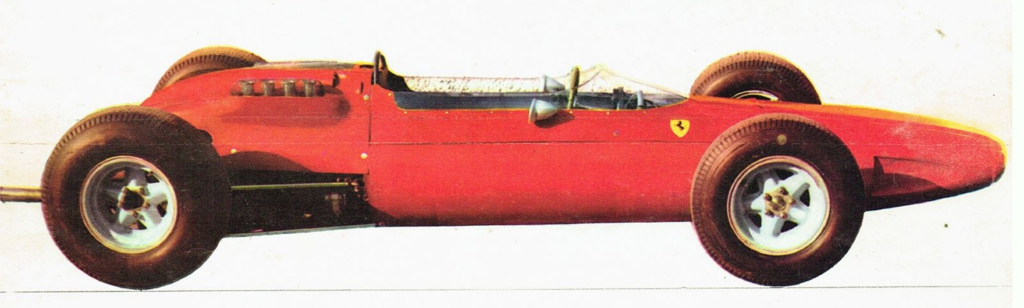
16

automundo

$ 30.-
Uruguay $ 6.-



Ferrari de Fórmula 1 (8 Cilindros)

UN GT PARA TODOS

TATO BORES

en TATO SIEMPRE en DOMINGO

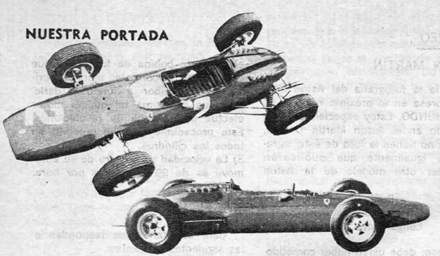
Libretos CESAR BRUTO



DOMINGOS 21.00

TELEONCE

NUESTRA PORTADA



Como una excepción —ante innumerables pedidos— reproducimos hoy la Ferrari 158 (8 cilindros) monoplaza de Fórmula 1, cuya fotografía, tomada desde otro ángulo, ya apareció en la portada de AUTOMUNDO Nº 6.

automundo



Nº 16 14 de julio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ÁLVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY,** Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ,** Italia; **BERNARD CAHIER,** Francia; **JOHN CAMSELL,** Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI,** Italia; **WILLIAM CARROL,** Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI,** Italia; **ETIENNE CORNIL,** Italia; **GIORGIO M. COSTA,** Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE,** Italia; **ALDO FARINELLI,** Italia; **PAUL FRÉRE,** Bélgica; **MICHAEL FROSTICK,** Inglaterra; **JAN GAWRONSKI,** Polonia; **DENIS JENKINSON,** Inglaterra; **GIOVANNI LURANI,** Italia; **GIANNI MARIN,** Italia; **M. TANGRE,** Francia; **J. TAUVEL,** Suecia; **KURT WOERNER,** Alemania.

CORREO DEL LECTOR

TC TODOS LOS DOMINGOS

Hay una tendencia radial casi general que está bregando desde hace mucho tiempo por la realización de carreras de TC, con no menos de 15 días de intervalo.
Estoy en total desacuerdo con este criterio. Se dice que un corredor no dispone de los medios económicos necesarios para concurrir a todas las carreras. Dado que esto es muy cierto y lo admito, agrego que no es obligación del corredor presentarse a todas las competencias Que si lo que se persigue con tal argumento es de que el volante necesita competir en el mayor número de carreras para no perder puntos del campeonato o del ránking, existe la variante —en última instancia— de hacer sólo la mitad de las carreras con puntaje. Siendo así, yo le asignaría puntos al club organizador que más antigüedad registre en la realización de pruebas: Venado Tuerto, Tandil, La Pampa, etc.
Quiero recordarles a los señores comentaristas radiales deportivos que tenemos no menos de 250 corredores en actividad, y no necesitarían que una competencia sea puntable para presentarse a ella. Tampoco le quitaría brillo la eventual ausencia de primeras figuras. Recordemos, si no, las pruebas realizadas para no ganadores por el Mar del Plata Automóvil Club.
No debe olvidarse tampoco la cantidad de debutantes que tenemos en casi todas las pruebas de TC, y me remito a la última Vuelta de Necochea, la que, a pesar de ser el circuito más veloz del país, contó con ocho debutantes. No deben olvidar los señores cronistas, que el TC es nuestro, y muy nuestro.
Un domingo sin TC equivaldría, para la legión de hinchas lo que un domingo sin fútbol para sus partidarios.
No justifico el motivo de alarma, puesto que todos los domingos tenemos un promedio de 40 inscriptos, y si ninguno quisiera repetir su actuación, tendría hasta 6 domingos de descanso hasta completarse los 250 corredores que he recordado en actividad. ¿O será tal vez que les cansa trasmitir?... Al menos una de ellas empezó por ahí...
Concordaba conmigo en Ensenada el señor Aquiles Riffé ("El Chacarero"), a la vez que agregaba que si las carreras se hicieran como lo piden —es decir, más espaciadas— no dejarían de concurrir a ellas uno solo de los hombres de punta, palideciendo toda chance a los que se están haciendo y a los que se vienen iniciando. Considero que los míos, quizá mejor hilados y esgrimidos —dado que estoy muy lejos de ser periodista— son argumentos que también tienen que pesar cuando le llegue el momento a la CDA de decidir un asunto de tantísima importancia como el que acabo de comentar.

Néstor A. Fernández Long
Chiclana 645
Bahía Blanca (Buenos Aires)

SUGERENCIA

...AUTOMUNDO es una de las mejores publicaciones especializadas de automovilismo, y el señor Miguel Ángel Barrau, por su objetividad y su lógica deportiva, acreedor de los mayores elogios tanto en su actividad radial ("Emoción en las rutas") como escrita, y en sus comentarios sobre TC.
El motivo de esta carta es, además, sugerirle la publicación de un artículo que creo es de interés general en el ambiente del TC: la documentación escrita y gráfica de ese artífice de las carrocerías que es el señor Bauffer, pues entiendo que este hombre ha revolucionado la técnica de las carrocerías, dándole a nuestros TC mejoras y líneas modernas. También desearía que incluyeran estas líneas en la sección "Correo del Lector".

Roberto Iglesias
Belgrano 202
Chivilcoy (Pcia. de Bs. As.)

CRITICAS

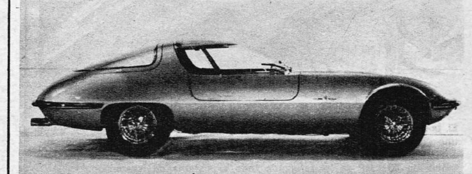
a) En el ejemplar Nº 7, con el título "El señor Bertone luce sus modelos": opinamos que dicho lucimiento no está completo, brilla por su ausencia el "Testudo" (cupé aerodinámico sobre chasis Chevrolet Corvair);
b) respecto a "La Bolsa del Auto Usado", en el rubro Mercury figura un cupé convertible 1946-47 a pesos m/n 165/180.000. Agradeceríamos nos enviaran varios de ellos (si están en buen estado) para adquirirlos a dicho precio;
c) y por último, quisiéramos saber la verdadera dirección de Lotus, pues aparecieron dos distintas en los ejemplares números 7 y 8.

Roberto A. Senerchia y Edgardo Varela
Morelos 593 (Capital Federal)

a) Tienen ustedes razón. En dicho "lucimiento" falta el "Testudo". Una fotografía de él fue publicada con anterioridad en AUTOMUNDO (Nº 3, pág. 29);

b) Respecto al precio del Mercury 1946/47, cupé, su verdadero valor oscila alrededor de los 330.000 pesos. Por otra parte ya lo habíamos subsanado a partir del Nº 14.

c) ambas direcciones son verdaderas. Pueden ustedes escribir a cualquiera de ellas.



Corvair Testudo

UN "MONSTRUO" DE 431 HP

LA Chevrolet ha presentado su última versión del "Corvette Sting-Ray" con motor Turbo-Jet 396 de 431 HP (SAE) y algunas modificaciones mecánicas que mejoran las performances. El motor es un 8 cilindros en V de seis litros y medio de cilindrada, en el que se han aplicado colectores de admisión y de escape de nuevo diseño. Está alimentado por un carburador de cuatro cuerpos y tiene una relación de compresión de 11:1, lo que le permite desarrollar la excepcional potencia de 431 HP a 6.400 rpm, mientras que la cupla máxima es de 57,4 kgm a 4.000 rpm.

Una barra antirrolido fue montada en el tren trasero y se aumentó la sección de la delantera.



Exteriormente, la reciente versión del Sting-Ray se distingue por un abultamiento en el capot, necesario para ubicar el nuevo motor. Los tubos de escape corren a lo largo del borde inferior de la carrocería.



El potente motor Turbo-Jet 396 adoptado por el Corvette Sting-Ray tiene una cilindrada de 6.489 cc y está alimentado por un gran carburador de cuatro cuerpos. Para adecuar la mecánica del auto a la excepcional potencia de 431 HP se ha reforzado todo el sistema de trasmisión.

CORREO

ASTON MARTIN

Desearía la fotografía del Aston Martin impresa en el próximo número de AUTOMUNDO. Estoy especialmente interesado en el Aston Martin D 8 5, pero si no tienen la foto de éste, agradecería igualmente que publicaran cualquier otro modelo de la Aston Martin.

Raúl Juan Borello
Bartolomé Mitre 1185
Longchamps (Buenos Aires)

Ante todo: debe usted haber cometido un error en su carta, porque el modelo no es "D 8 5" sino "D B 5". Sobre este velocísimo Gran Turismo hemos publicado una amplia nota, enviada por nuestro corresponsal en Gran Bretaña, donde usted hallará, además de la fotografía, una descripción del modelo y una interesante visita a la fábrica. La encontrará en AUTOMUNDO Nº 11, página 12.

DUDAS SOBRE EL 600-D

. . . soy propietario de un Fiat 600-D 1961 y tengo interés en conocer las razones de los siguientes problemas:
1) Cuando pongo el coche en marcha y entro la **primera**, va bien pues el motor todavía está frío; pero luego de andar 10 minutos la **primera** me "canta" bastante;
2) ¿qué presión en libras/pulgada cuadrada tiene que tener un ralenti en las siguientes velocidades: 1ª, 2ª, 3ª y 4ª?;
3) ¿cuál es su velocidad de crucero?

Esteban Milanesio
Santa Elena 358
Capital Federal

1) Nada tiene que ver la temperatura del motor con la facilidad de colocar la primera velocidad. Aun con el motor hirviendo, si el coche está detenido, la 1ª entrará fácilmente. Lo que sucede es que su automóvil no tiene la primera marcha sincronizada y, como consecuencia de ello, es conveniente detener la marcha antes de intentar colocarla, a no ser que su habilidad conductiva le permita efectuar un rebaje. Por si acaso, no lo intente.
2) La presión en libras por pulgada cuadrada tampoco tiene nada que ver con su caja de velocidades. El procedimiento para efectuar la lectura es colocar un compresómetro en el lugar de una de las bujías, desconectar el cable de bobina de forma tal que el motor no se ponga en marcha, oprimir el acelerador a fondo y darle arranque de forma tal que el motor efectúe una decena de revoluciones. Este procedimiento debe repetirlo en todos los cilindros.
3) La velocidad de crucero de su automóvil es de 90 kilómetros por hora.

MISCELANEAS

. . . para solicitarles me respondan a las siguientes preguntas:
1) ¿Qué significa Tornado-Jet?
2) ¿Qué noticias hay de la fabricación del "Mini Cooper"?
3) ¿Qué velocidad tiene este "bicho"?
4) ¿De qué nacionalidad, modelo, forma, motor, es el "Flying Standard"?
5) ¿Cómo se maneja un R8 Renault con cambio automático?
6) ¿Hay en Buenos Aires algún DS19 o Breack Citröen?
7) ¿Cuál es la velocidad crucero y máxima del "4L"?
8) ¿Es lo mismo "4L" y "R4"?

Julio Moisá
Vicente López 660
Bahía Blanca (Pcia. de Bs. As.)

1) Tornado es un fenómeno climático que consiste en un viento huracanado. Jet es el término usado comúnmente para referirse a un retropropulsor. Tornado Jet es la denominación que Industrias Kaiser Argentina ha dado a uno de sus modelos de la línea Rambler.
2) Absolutamente ninguna.
3) Como diría Balá: "espantósica". A Guillermo Gainza Paz, cuando condujo el 1.100 cc, le cronometraron un tramo a 170,400 kilómetros por hora. No le contamos nada del 1.300 cc por miedo a que se impresione . . .
4) Es un automóvil inglés, pequeño, de dos puertas, con capacidad para cuatro personas. Tiene motor de cuatro cilindros en línea, válvulas laterales, refrigerado por agua y alimentado por un carburador SU, con una potencia de 10 CV fiscales (42 HP).
5) Con más facilidad que cualquier otro automóvil con caja de cambios convencional.
6) Sí, los hemos visto.
7) 95 kilómetros por hora y 120 km/hora, de acuerdo con el catálogo.
8) Son dos cosas totalmente distintas. "R4" hemos visto uno sólo, ocasionalmente en nuestro país.



Fiat 600-D

MOTORES DE PLÁSTICO

...me he enterado de que en los Estados Unidos se han fabricado motores de plástico, y también que este material es más resistente que el acero. Si fuera así, me interesaría conocer detalles sobre los mismos. Además, desearía que me informaran sobre las modificaciones que tendría que hacerle a mi Peugeot 404 para "prepararlo" y para que alcanzase una velocidad de 200 kilómetros por hora. Quiero destacar también que AUTOMUNDO es la más completa de todas las revistas de automovilismo, y desearles mucho éxito.

Alberto Dolinsky
Rosario 3063
Santa Fe (Pcia. de Santa Fe)

Le rogamos que cuando a usted le lleguen detalles sobre esos motores, nos los haga conocer de inmediato. Desde el nacimiento del "nylon 101" hemos seguido la evolución de determinados plásticos que, es verdad, en algunos aspectos son más resistentes que el acero. Desconocemos que se hayan aplicado a la fabricación de motores, con la sola excepción de en múltiples de admisión y en tapas de cilindro experimentales, realizadas exprofeso a efectos de estudiar el comportamiento vibratorio de las columnas en movimiento y de los frentes de llama que se logran variando las formas de la cabeza del pistón y de la cámara de combustión. En lo que respecta a las modificaciones que debe realizar a su Peugeot 404 para que alcance los 200 kilómetros por hora, las mismas nos son totalmente desconocidas. No sólo a nosotros sino también a la fábrica Peugeot. La última información que poseemos al respecto puede usted verla en los resultados obtenidos por Alberto Gómez en su modelo AGS (ver página nº 6).

MIOPÍA

Me dirijo a ustedes confiando en su buena respuesta. El automovilismo es para mí una pasión, pero soy miope y uso lentes. Quisiera saber si puedo marchar a altas velocidades sin que mi vista sea un obstáculo. Les agradezco mucho la respuesta y les deseo suerte en su trabajo.

Ramón Medina
Av. Sarmiento 680
Resistencia (Santa Fe)

Para conducir un automóvil con la indispensable seguridad, no sólo de quien lo conduce sino también del prójimo que ocasionalmente se halla en la vía pública, es necesario, naturalmente, tener el sentido de la vista en perfectas condiciones. De ahí el examen médico previo a la obtención de la licencia o registro de conductor. Mucho más necesaria es una vista sana cuando se desea marchar a "altas velocidades", como dice usted. De cualquier manera la respuesta más adecuada se la dará un médico oculista, quien podrá determinar qué grado de miopía tiene usted y aconsejarle en consecuencia.

MÚLTIPLES DE ESCAPE

...mi padre posee un Ford Falcon 1964 con 2.000 kilómetros; le agradecería me informara sobre lo siguiente, respecto a la aplicación del escape de doble salida:
1) ¿Es cierto que al colocarle dicho escape es necesario regular el carburador para darle más entrada de nafta al trabajo más desahogado del motor?
2) ¿Aumenta el consumo y da unos 10 kilómetros más?
3) ¿Será conveniente aplicarle el escape de doble salida con tan pocos kilómetros?

Hugo Gasparini
Santa Fe 2757
Rosario (Pcia. de Santa Fe)

El problema de escapes es uno de los temas técnicos que AUTOMUNDO tiene previsto tratar en próximos números. Someramente, como para que usted salga de dudas, podemos informarle lo siguiente: los múltiples de escape originales de fábrica, de fundición, son un compromiso en los que muchas veces se sacrifica performance en favor de espacio y economía. Corrientemente, no es que sea muy bueno el diseño de un múltiple especial, sino que el original era bastante malo. No tenga miedo en utilizar cualquiera de los que ofrece el mercado local. La regulación del carburador será ínfima. No tendrá que darle más entrada de nafta, y si algo sucede con el consumo, cosa que dudamos, será su disminución.
En lo que respecta a la mayor velocidad, no encontrará ninguna diferencia. De existir ésta, la encontrará más fácilmente en las velocidades de reacción de su automóvil. Además, le hacemos presente que en nada influye el kilometraje recorrido, con la posibilidad de que el motor respire mejor. Cuanto antes lo haga, más contento estará usted.



Renault "R8"

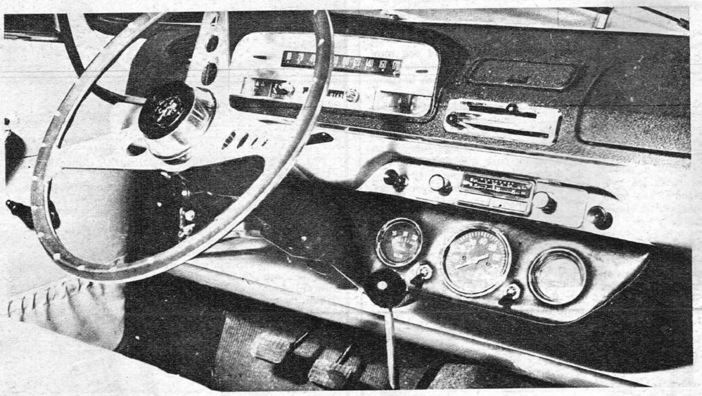
NOTA: No se contesta correspondencia anónima o firmada con seudónimo. La Dirección se reserva el derecho de publicar el nombre y domicilio de quien remite las preguntas.



UN GT PARA TODOS...

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU

Aclarando conceptos: para todos los que tengan un Peugeot 404 o se lo puedan comprar • Nace una idea • **El gran responsable. ¿Quién es Alberto Gómez?** • El AG S por dentro • **La hora de la verdad: 130 HP (SAE) a 6.500 rpm** • Un diseño limpio, por fuera y por dentro • **Salimos a probarlo; allí mueren las palabras y comienza la música.**

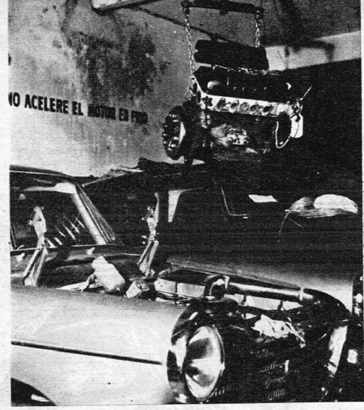


Alberto Gómez sonríe con la plenitud de quien ve finalizada con acierto una obra difícil. Evadiendo tentaciones, el interior es sobrio.



Levantamos el capot. El vano motor aparece lleno. Muy lleno. Sobre todo en la parte de admisión. El distribuidor, sobreelevado sobre los múltiples, se encuentra dotado de un acople para tacómetro mecánico. La prolijidad del conjunto es excelente.

Además del instrumental de norma, el AG S viene equipado con un pequeño tablero adicional con cuentavueltas central y manómetros de temperatura y presión de aceite.



El comienzo de la historia. El cinco bancadas parte rumbo al "beauty parlor" a recibir su tratamiento. La leyenda recomienda al personal: "No acelere el motor en frío". Quien mandó pintarla quiere a los autos.

UN GT

Las calles de Buenos Aires, así como las rutas que unen distintas ciudades y ellas mismas, han sido escenario de lo que gráficamente podríamos llamar la gran **evolución automovilística argentina.** El país, sediento de autos, tuvo un momento en que se lanzó a la compra indiscriminada; llegó a pagar sobreprecios por **entrega inmediata** porque quería renovarse, actualizarse y, en última instancia, motorizarse.

Todo producto fue bueno para cubrir esa auténtica necesidad. Desde la humilde motocupé para arriba, cualquier cosa que tuviera cuatro ruedas y un motor venía a llenar ese vacío, que, por momentos, fue angustioso. Luego las cosas buscaron su nivel. La plaza se calmó. Parecía que el sector fabril había llegado a conformar al mercado. **Pero ello no fue nunca totalmente cierto.** Con la posibilidad de adquirir, nació, paralelamente . . .

El mercado selecto

Como en todos los órdenes, en el automovilismo también existen quienes no se conforman con la expresión masiva de un producto. Gradualmente vimos tomar sentido y cuerpo a esa búsqueda. Nuestras fábricas ofrecían el automóvil familiar. **El mercado selecto pedía un automóvil distinto.**

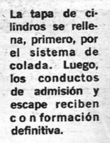
Se multiplicaron como por encanto. Algunos mostraban artesanía mecánica. Otros no. Se adicionaron butacas semicompetitivas e instrumental, se llevó la palanca de cambios al piso, se modificaron los múltiples y las salidas de escape. Se agregaron cinturones de seguridad, buscahuellas, rompenieblas. Se transistorizaron los encendidos, se cambiaron las cubiertas por la última palabra en **carcasa radial** y se preparaban los motores . . .

Fue y es la inversión de tiempo y dinero en el intento de obtener un automóvil que nuestras fábricas no ofrecían. Un automóvil distinto. De alta performance, buen frenaje y excelentes condiciones de estabilidad. Un auto capaz de **viajar rápido,** con un crucero similar a la velocidad máxima ofrecida por el fabricante.

El nacimiento de la idea . . .

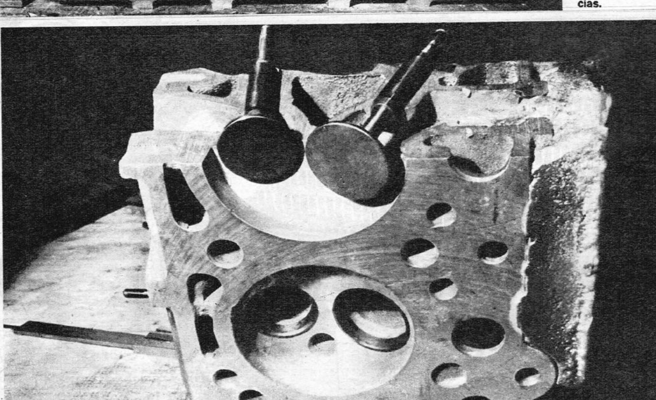
. . . tuvo la gestación del proceso. Hacía falta nada más que observarlo. Muchos lo pensaron. Hubo talleres en Buenos Aires en que la idea fue objeto de consideración y en algunos hasta de planeamiento. Uno de ellos lo puso en práctica. Avalado por una **neta trayectoria** dentro de la atención de una marca y con la solvencia que le otorgaba una brillante actuación técnico-deportiva por su doble condición de **preparador-piloto,** se puso a la tarea.

La tapa corresponde a la original 404 S a inyección. Ese motor otorga 90 HP (DIN). El que nos ocupa, alimentado por dos carburadores doble cuerpo de 40 mm de garganta, a 6 mil 500 rpm, 115 HP (DIN).



La tapa de cilindros se rellena, primero, por el sistema de colada. Luego, los conductos de admisión y escape reciben conformación definitiva.

Las tolerancias fueron tomadas directamente del "sacrificio". La tapa de cilindros, cortada, muestra espesores y tolerancias.



Ésta no es fruto de un día. Es el proyecto de atesorar años de estudio y de experiencias. Cuando la fábrica Peugeot desmintió lo que había sido esperanza de muchos, la aparición del 404 S, hubo quien tomó para sí la responsabilidad. Trabajó en silencio pero **no en secreto.** Su producto terminado se llama AG S. Las dos primeras letras, son las iniciales del nombre del **gran responsable.** Se llama . . .

Alberto Gómez

Para muchos es un nombre harto conocido. Para otros quizá lo sea menos. Pero . . . ¿quién es Alberto Gómez? Trataremos de ubicarlo para ustedes. Es un hombre joven, técnico aeronáutico, que ha desarrollado una honesta y limpia pasión por el automovilismo. En el país de los **self-made man,** Alberto Gómez sería uno más. Sus esfuerzos vienen de lejos, de la época en que los **coches sport** hacían furor en nuestro ambiente, de los años en que los Borgward **los tenían de hijos** a los Peugeot. Su auto de carrera, el 403, llegó a ser el "cuco" del ambiente.

Como todos los que valen, tiene admiradores y detractores. También tiene muchos amigos.

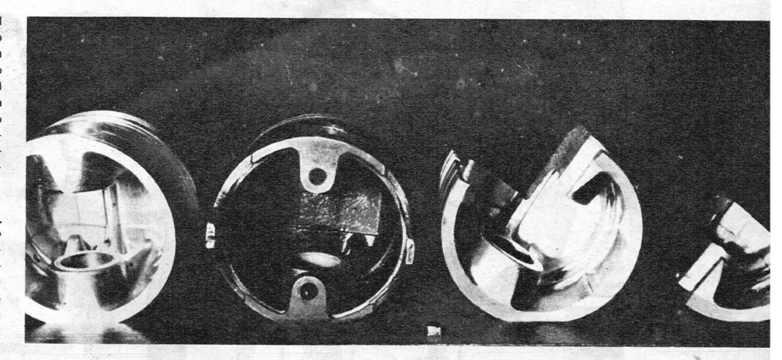
Como a uno de ellos nos recibió cuando fuimos a inquirir sobre las posibilidades de esta versión deportiva, de esta **"derivazione"** del Peugeot 404. No fue la nuestra **una visita.** Varias fueron necesarias para interiorizarnos de todas las características del auto, apreciar la medición de potencia del motor en el banco dinamométrico y, en última instancia, las características del automóvil, al tomar de él impresiones de manejo.

El AG S por dentro

El motor conserva las medidas originales. Se trata del 404, cinco bancadas, el que con un diámetro de 84 mm y una carrera de 73 mm, desplaza una cilindrada de 1.618 cc.

El **tratamiento** comenzó por la tapa de cilindros, la que se encuentra dotada de cuatro pasajes de admisión, de generoso diámetro y excelente pulido, que desembocan en correspondientes válvulas de un saludable diámetro: 41 mm. El de las de escape es de 36 mm y sus conductos finalizan en un colector de diseño especial del que derivan dos tubos de descarga de gases dotados de silenciadores que, simultáneamente, conforman a los inspectores municipales y a la necesidad de muchos volantes de **escuchar lo que les dice** el motor.

Pistones y pernos de pistón han sido reemplazados por otros más livianos y dotados de superior resistencia. El



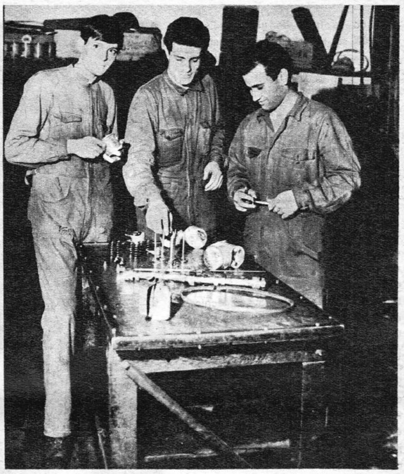




El pistón central, original 404, muestra las diferencias existentes con el especial, más liviano y reforzado. El tratamiento de la cabeza del pistón permite el uso de compresiones de acuerdo a criterio. En la parte inferior, Alberto Gómez nos muestra las diferencias entre la válvula de admisión original (derecha) y la que instala en el AG S (izquierda). Diferencias de forma y mayor diámetro las distinguen.

UN GT





Los responsables menores, pero no menos importantes. Alberto Gómez nos dijo: "Sin contar con la colaboración de todos el AG S no sería posible. Este es un trabajo de equipo y así quiero destacarlo".

El trabajo requiere paciencia, cuidado y meticulosidad. La terminación de los conductos recibe el tratamiento de pulido "a espejo".

aumento de compresión, la que ha sido llevada a una relación de 8,8 : 1, se logra mediante una convexidad irregular en la cabeza del pistón. Mediante esta circunstancia se preven compresiones que pueden llegar a 10 : 1, de acuerdo con el gusto del usuario.

La distribución corre por cuenta de un árbol de levas cuyo diagrama y perfiles de válvulas han sido estudiados para obtener el óptimo llenado del cilindro en la cercanía de las 6.000 rpm, sin que por ello se perjudique el andar en baja del motor. Sus ángulos no son muy acentuados (25-65-60-32) y proveen a sus respectivas válvulas de una alzada de 9,4 mm para las de admisión y de 9 mm para las de escape.

La tensión de los resortes de válvulas tampoco ha sido exagerada, notándose **flotamiento** en las cercanías de las 6.800 rpm. El resorte exterior, de una altura libre de 47 mm, comprimido a 33,7 mm, acusa una tensión de 39 kgs; el interior, cuya altura libre es de 42,8 mm, reducida a 29,7 mm, tiene una tensión de 22,3 kgs.

La alimentación está a cargo de dos carburadores Weber 40 DCOE, horizontales, duales, los que ostentan como última característica del célebre fabricante, **gliceurs** de paso graduable que responden a las variaciones de depresión.

Los múltiples de admisión son cortos, de diseño AG, y concuerdan con el diagrama del árbol de levas en lo que respecta a la utilización de los efectos inerciales de las columnas de gases en movimiento, en determinada escala de la gama de rpm.

Juntas de goma **neoprene** de 7 mm de espesor, confieren la necesaria elasticidad.

El encendido está a cargo del distribuidor original de la marca, el que ha sido elevado por sobre los pasajes de admisión y dotado de un adaptador para aplicar un tacómetro mecánico. Ha sido suprimido el avance al vacío, dotándose al distribuidor de uno centrífugo, con 12° de avance inicial y 28° de máximo adelanto, obtenible a las 2.500 rpm. Bobina y condensador, adaptados a los requerimientos, inician el sistema, el que tiene su fin en las bujías Champion N8 o N5, de acuerdo con la modalidad de manejo previsible.

La trasmisión acopla mediante un embrague convenientemente reforzado, para absorber sin problemas el aumento del par motor. Nueve resortes de placa de 54 kgs de tensión a 34 mm, tienen a su cargo la tarea.

Las relaciones de caja han sido alteradas en forma tal que la caída de rpm no supere las 1.000 vueltas por marcha y su comando, ubicado en el piso, es naturalmente accesible y preciso. El incremento en la relación de las 3 primeras marchas se eleva al 19,5 por ciento.

La hora de la verdad

No es la primera vez que decimos que en el orden automovilístico **se miente groseramente.** Potencias y velocidades asumen caracteres grotescos en la puja verbal. Sería muchas veces **risible,** si al mismo tiempo no debiéramos tener en cuenta que se nos presupone capaces de asimilar las exageraciones, darlas por ciertas, con desmedro para nuestra propia escala de valores. Hacemos esta aclaración previa por cuanto habrá quienes, nublada su visión por datos de **otros autos y de fértiles imaginaciones,** puedan considerar los resultados del AG S, en función a otros, que solamente existen . . . en las charlas de café.

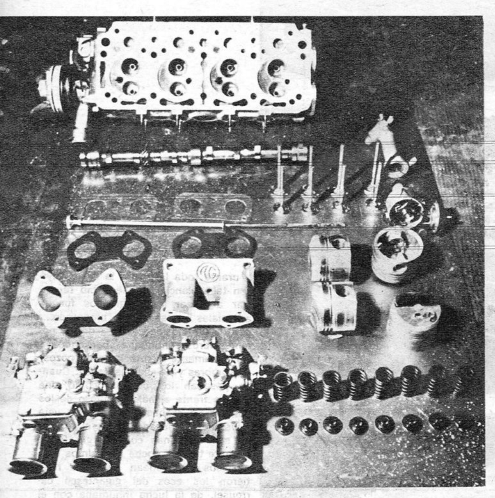
El banco de freno dinamométrico, **en la hora de la verdad,** señaló 115 HP (DIN), o sea, 130 HP SAE, el régimen de rotación de cigüeñal de 6.500 rpm. Esto implica, sobre lo estipulado por la fábrica para la versión stándard, un aumento del 77 % de potencia, elevando la potencia específica de 40 HP/l a la actual de 71 HP/l.

El par motor máximo se encuentra a las 4.500 rpm, con un valor de 13,9 kg/m. En el orden de la resistencia mecánica, es de destacar que la presión media efectiva alcanza un valor muy razonable, 10,8 kg/cm², y la velocidad de pistón, a un régimen de rotación de 6.500 rpm, alcanza un valor de 15,8 mts/seg.

Su velocidad crucero ha sido calculada en los 140 km/h y la máxima en el orden de los 180 km/h. **Las cualidades de aceleración,** debido a la considerable disminución de la potencia de masa, que ha quedado establecida en 7,7 Kg/HP (SAE), **se han visto incrementadas proporcionalmente.**

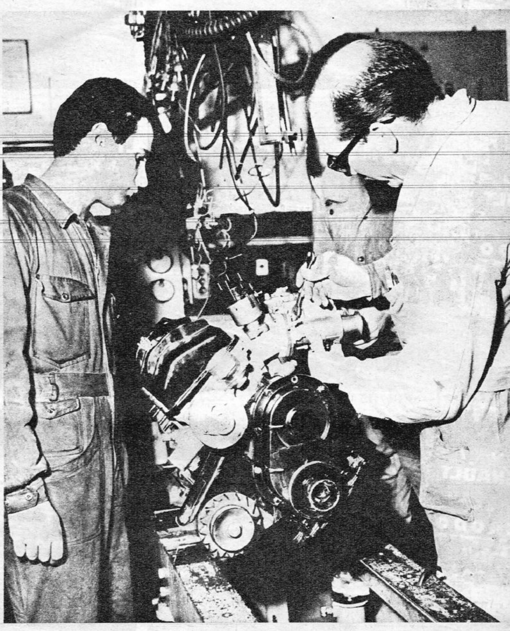
Donde mueren las palabras . . .

Salimos a probar el AG S. En la primera oportunidad contamos con el



El equipo completo, en lo que se refiere a motor. Si tuviéramos que titularlo encontraríamos varias opciones... Lo más caro son los dos "monstruitos" que fabrica el señor Weber... Pero son lindos...

Algunos lo llaman "el mago de Ugarteche". Quizá otro apodo le vendría mejor. Se pasa la vida enseñando a todo el que quiera aprender. En su taller las clases tienen días fijos. Todos son Sarmiento. Nadie falta.



asesoramiento y la presencia de Alberto Gómez. Luego las cosas fueron por nuestra cuenta y riesgo. La primera impresión fue de **suavidad.** Nos extrañó. Cuando el camino se ensanchó y la visibilidad cubrió la cuota bajo la cual nunca manejamos ágil, todo cambió de aspecto.

El motor, alcanzada la temperatura normal de funcionamiento, respondió con una voluntad pocas veces vista en la cilindrada y características del que nos ocupa. El tacómetro trepó con la agilidad de un consumado alpinista y las 6.500 rpm en segunda llegaron rápido. Muy rápido. La caja de cambios es de accionar sumamente agradable, la altura de su palanca y la disposición de las marchas nos recordó aquellas tan eficientes que equiparon las Ferrari 2715 que, en un momento de euforia, llegaron a nuestro país.

El pase de 2da a 3ra velocidad mostró acierto en la elección de las relaciones. La aguja del cuentavueltas trepó sin vacilaciones y notamos, con cierta sorpresa, que el asiento nos empujaba. Comenzamos a viajar rápido. Cuando el tono del escape ya era **melodía,** la cuarta velocidad se encargó de normalizar las cosas. El motor, a las 5.000 rpm, canta de alegría; a las 5.500 le entra la **contentezza.** La forma como **todo se acercaba al auto** nos decía de la rapidez de nuestra marcha. No pudimos menos que pensar:

—¡Como para que lo maneje mi señora...!

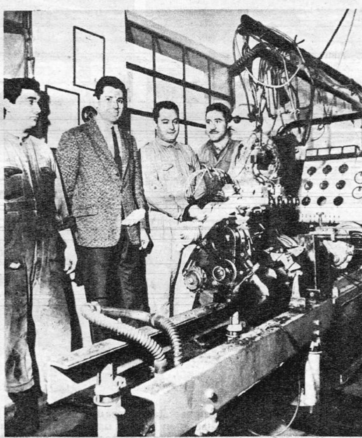
Como otras veces, nos equivocamos. En esta oportunidad, de medio a medio. Reducida la velocidad a la gama **tortuguense,** 1.800 rpm en tercera, hundimos de pronto el acelerador. Sin ninguna protesta el motor soportó el aumento de carga. La detonancia, como si no existiera. Repetimos la experiencia en directa. Bajamos aún más las vueltas: 1.600 rpm. Aceleramos gradualmente y automáticamente cambiamos de opinión:

—¡Lo puede manejar mi señora...!

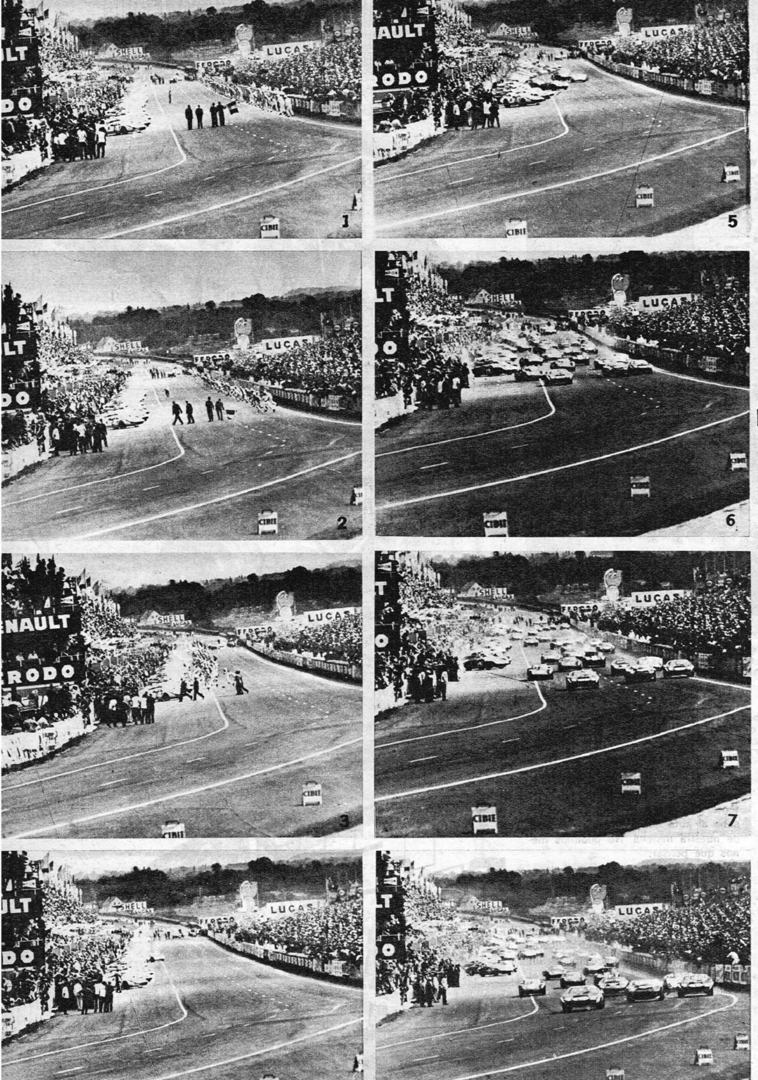
De sernos solicitada la característica que más se destaca del AG S, no vacilaríamos: **su elasticidad.** En nada se han sacrificado las posibilidades de las primeras gamas de la escala de rpm. El auto, en el tránsito, es tan dócil como recién salido de la planta de montaje. Exigido: **muerde.**

Casi como Alberto Gómez, quien, mientras con toda sinceridad lo felicitábamos, no podía borrar de su rostro una total expresión de felicidad.

La compartimos.



El trabajo ha terminado. Un nuevo AG S, probado en el banco de freno dinamométrico y certificada su potencia, espera ser ubicado sobre sus soportes de motor. Para el auto, comienza una nueva vida.



Largada tipo Le Mans: los coches participantes están colocados oblicuamente en un flanco de la pista, orientados en la dirección de la carrera y los pilotos instalados en la vera opuesta. Al darse la señal de partida, los automovilistas corren hacia sus vehículos, se ubican en ellos y marchan. Las secuencias de las fotos corresponden a la largada de 1965. Aun cuando parezca simplemente ilógico admitir que en una carrera de 24 horas, los segundos que puedan ahorrarse al alcanzar con gran rapidez el coche, poner en marcha el motor y partir con el acelerador a fondo puedan significar algo en el resultado final, basta remitirse a las sucesivas e interesantes experiencias de Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Graham Hill, John Surtees y muchos otros.

Durante toda la noche la lluvia cayó con tal violencia que se debió renunciar a lanzar los magníficos fuegos artificiales que se habían preparado..., pero la luminosidad acuosa de los potentes faros continuaba barriendo incansablemente la ruta llena de pozos, de sombras y de charcos de luz. Cuando pasaban los bólidos, como una tromba frente al halo luminoso de los puestos de reabastecimiento, se veía a los pilotos crispados sobre el volante de sus máquinas con energía feroz. Durante toda la noche los calmos bosquecillos que rodean Le Mans repitieron los ecos del gigantesco carrousel, de la lucha inhumana con el tiempo trascurrido y con el tiempo que resta, mantenida por modernos "caballeros", ebrios de velocidad y de fatiga...

Finalmente, al alba comenzó a despejarse el cielo. Los corredores retomaron coraje y las filas de espectadores se hicieron más densas detrás de las barreras de contención. Los que se encontraban cerca de las curvas podían apreciar la técnica y la maestría de los volantes. Los que estaban apiñados junto a los stands se beneficiaban con el espectáculo de los coches lanzados a toda velocidad. Este mar humano se animaba cada vez que un auto se detenía para reabastecerse de combustible, cambiar una rueda cuyo neumático no aguantaba más, reparar las luces o ajustar tal o cual bulón...

En cada una de estas ocasiones se observaba la misma agitación febril y maravillosamente eficaz del piloto y de sus ayudantes: ¡el tiempo perdido en las paradas no se recuperaría jamás!

Un aplauso cerrado saludaba a los volantes cuando se instalaban nuevamente en sus puestos y arrancaban llevando a fondo los rugientes motores en cada una de las velocidades.

Cuando a mediodía la carrera llegó a su fin, veinticuatro horas después de haber comenzado, los responsables del Automobile Club del'Ouest (A.C.O.) estuvieron ya seguros de haber ganado la partida. El número y el entusiasmo de los espectadores se los había confirmado, así como también el hecho que, de treinta y tres máquinas inscriptas, treinta habían completado la prueba con medias que oscilaban entre los 41 y los 92 kilómetros por hora. Para los años veinte, y tratándose de modelos estrictamente de se-

42 AÑOS EN LE MANS

rie, aquellos resultados eran sensacionales. La carrera más grande del mundo acababa de nacer. Estábamos en 1923...

Carrera loca para los locos años veinte • Chenard et Walcker, Amilcar, Salmson, Delage y Delahaye brillaban en el circuito y en los titulares de los diarios • En 1924 se superan los 100 kilómetros por hora • Honores para los autos franceses • 1927-1936: dominan los ingleses y los italianos • Bugatti y Delahaye recogen el guante • El Jaguar y la Ferrari • Altas velocidades, tenida, frenaje, turbina, aerodinámica, las 24 HORAS DE LE MANS constituye el más exigente banco de prueba y, al mismo tiempo, el más grandioso espectáculo automovilístico de que pueda presenciarse en el Viejo Continente.

El Salón de 1922

En el curso de una conversación mantenida durante el Salón de 1922, Georges Durand, secretario general del A.C.O., y Emile Coquille, director de la Société Française des Roues Rudge-Whitworth, coincidieron en la necesidad de organizar una prueba de "carácter novedoso". El deporte automovilístico no había recuperado aún el vigor de la preguerra. La mayoría de los constructores debían resolver problemas más urgentes que la creación de máquinas de carrera, que resultaban sumamente costosas y cuyo precio no se justificaba teniendo en cuenta que el interés que despertaban las competencias ruteras se diluía a lo largo de extensos recorridos.

Era necesario encontrar otra cosa..., ¿pero qué? Durand y Coquille discutieron el problema con el periodista especializado Charles Faroux y los tres hombres llegaron a la conclusión que era necesario crear una prueba de larga duración, disputada en un circuito cerrado y reservada a modelos de serie. Después de haber considerado la posibilidad de realizarla sobre un recorrido de 1.000 kilómetros y, más tarde, con una duración de doce horas, se decidieron por una fórmula más audaz y espectacular: ¡24 horas!

Hasta entonces jamás se había exigido un esfuerzo tan sostenido a los pilotos ni impuesto durante tanto tiempo a las solicitaciones tremendas de la competición a los engranajes, a las bielas, a los pistones, a los rodamientos, a los frenos y a los neumáticos de un auto.

El éxito de esta "prueba de la verdad" debía ser muy grande dado que los modelos que intervendrían, si bien rápidos, serían estrictamente de serie, de modo que cada espectador podría identificarse con los pilotos y apreciar las performances de sus autos, iguales a los que poseían o a los que podrían comprar después de la carrera.

Los constructores, comprendiendo que



Un estadounidense menudo de estatura y que usa anteojos, Masten Gregory, y un joven austríaco de 22 años, Jochen Rindt, vencieron en la 33ª edición de las "24 Horas de Le Mans 1965", al volante de una Ferrari de 3,3 litros de cilindrada, con la que recorrieron en 24 horas 4.677,110 kilómetros, a una velocidad media de 194,880 kilómetros por hora.



Antes de darse la señal de partida, y durante las primeras horas, se esperaba en Le Mans 1965, una encarnizada lucha entre los Ferrari y los Ford, teniendo en cuenta el brillante codo a codo con que se libraron las dos firmas el año pasado, y el deseo de la casa estadounidense de borrar la aplastante superioridad que, anualmente, muestran los coches italianos. En la fotografía el Ford G.T. 40 MK II, 7.000 cc.

42 AÑOS EN LE MANS



los modelos que se impusieran en Le Mans por su velocidad y robustez, gozarían de una inmensa fama, pusieron manos a la obra para mejorar la potencia de sus motores, la resistencia de todos los órganos mecánicos y de las carrocerías, la eficacia de los frenos y la maniobrabilidad y tenida de sus coches.

Organizada con este espíritu, la prueba de Le Mans serviría, mejor que cualquier otra carrera disputada hasta entonces, a la causa del progreso del automovilismo.

Charles Faroux, que poseía una sólida experiencia en estas competencias, se encargó de poner a punto un reglamento tan preciso como severo que, después de diversas modificaciones, recibió la aprobación de los miembros de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Francia. Se había precisado en particular que, para que un automóvil pudiera tomar parte, debía coincidir rigurosamente con la descripción del catálogo comercial publicado cada año por su constructor (pero como éstos no daban datos técnicos precisos sobre las piezas del motor, su tasa de compresión y su reglaje, los constructores comenzaron rápidamente a preparar modelos especiales para las 24 HORAS. Sin embargo, esto no fue de lamentar dado que permitió ensayar nuevas soluciones, a menudo audaces, de las cuales muchas fueron, más tarde, aplicadas a los nuevos modelos de serie).

Los comisarios técnicos del A.C.O. se mostraron intransigentes respecto a la carrocería, los accesorios, los reabastecimientos y las preparaciones. Toda máquina que no llegara a la meta en perfecto estado era, inexorablemente, descalificada. Tal lo que ocurrió, por ejemplo, en 1926, en la 82ª vuelta, a un Peugeot que ocupaba el segundo puesto: uno de los montantes de su parabrisas se rompió y su reparación fue imposible realizarla con las herramientas de que disponía el piloto. Los arreglos podían ser efectuados durante la prueba, pero solamente con la ayuda de las herramientas y con las piezas con que se había equipado el auto, y sólo los conductores estaban autorizados para efectuarlos.

Dos pilotos podían ser designados para cada auto, turnándose en la conducción. El carburante elegido al partir, debía ser utilizado durante toda la prueba: nafta de turismo, nafta con benzol, benzol, carburante ternario y gasoil estaban permitidos. Finalmente, cada automóvil debía estar cargado con un número de sacos de 60 kilogramos de peso, igual al número de plazas previstas en el catálogo, además de la del conductor.

El circuito elegido para el **Gran Premio de Resistencia de Le Mans** utilizaba las rutas abiertas y tenía una extensión de 17,262 kilómetros. Cortado en su parte norte, fue reducido en 1938 a 13,461 kilómetros, dimensión actual del recorrido.

En 1923, estas rutas no eran aún muy famosas, pero el A.C.O. tuvo la ingeniosa idea de instituir un "torneo de la ruta", en el cual las cualidades y las resistencias de los diversos revestimientos del circuito fueron puestos, cada año, a la prueba intensiva de las 24 HORAS.

Honores para los autos franceses

Los constructores recibieron con bastante frialdad el anuncio de esta prueba gigantesca. Sin embargo, dieciocho recogieron el desafío y disputaron las primeras 24 HORAS: dieciséis franceses, un inglés (Bentley) y un belga (Excelsior). Sobre treinta y tres máquinas, treinta eran **torpedos** (la moda de la "conducción interior" no habría de imponerse hasta dos años más tarde). En los dos extremos de la escala de cilindrada se encontraban un **Amílcar** (1.003 centímetros cúbicos) y los dos **Excelsior** (5.343 cc).

La mayor distancia fue recorrida por un **Chenard et Walcker** de 2.978 centímetros cúbicos: 2.209,536 kilómetros en 24 horas a una media de 92 kilómetros por hora. A partir del año siguiente, alrededor del circuito, previsto para recibir 40.000 espectadores, comenzó a crearse el típico ambiente que caracteriza desde entonces las 24 HORAS: cantinas, restorantes, atracciones, zonas de camping, etc., formaban un pequeño universo cerrado, denso, hormigueante, alegre, en el que uno podía divertirse, alimentarse, distraerse, dormir y **flirtear**, en la atmósfera excitante de la carrera.

En 1924 hubo treinta y nueve coches en la partida y, solamente, diecisiete en la llegada. La mayor distancia fue recorrida por el único auto extranjero participante: el robusto **Bentley** de 2.995 centímetros cúbicos.

En 1925, cuarenta y nueve vehículos estaban inscriptos, de los cuales —hecho novedoso— trece eran extranjeros: de América había venido un **Chrysler;** de Inglaterra, dos **Bentley**, dos **Sunbeam**, un **Austin;** de Italia, tres **"OM"** y cuatro **Diatto.** Solamente veinte autos llegaron a la meta completando el kilometraje impuesto (920 kilómetros para un 1.100 cc; 1.200 kilómetros para un **2 litros;** 1.350 kilómetros para un **3 litros,** etc.). Un auto francés, **La Loraine** re-

Y quedaron confirmadas las previsiones cuando el neozelandés Bruce Mac Laren, con un prototipo Ford de 7 litros de cilindrada (Nº 1), se ubicó en la vanguardia seguido por su joven compatriota Chris Amon (Nº 2), con otro prototipo de la misma marca y cilindrada. En la cuarta vuelta, Mac Laren deshizo el récord del circuito que había establecido el año pasado el estadounidense Phil Hill y lo dejó establecido en 216,530 kilómetros por hora, así como también el récord de la prueba en 219,572 km/h.



Chris Amon sufrió un desfallecimiento. A las tres horas de carrera falló el coche de Mac Laren y desapareció prácticamente la lucha, al mismo tiempo que empezaba la exhibición de los vehículos de la firma italiana. Después de seis horas de carrera, la clasificación era la siguiente: 1º Guichet-Parkes (Nº 20), con Ferrari; 2º Bandini-Biscaldi, con Ferrari, a una vuelta; 3º Rodríguez-Vaccarella, con Ferrari, a 4 vueltas; 4º Surtees-Scarfiotti, con Ferrari, a 5 vueltas; etc.

Luego de 13 horas de carrera, el promedio general de las 24 Horas cayó sobre los 196 kilómetros por hora, pero en un desesperado intento por llevarse un "premio consuelo", Phil Hill lanzó su bólido y quebró el récord de la vuelta con la velocidad de 222,803 kilómetros por hora. La lucha se redujo a un forcejeo entre los Ferrari, en el que vino a mezclarse la resistencia de los Porsche.





corrió la mayor distancia (2.233,9 kilómetros), pero la clasificación en la primer **Copa Trienal Rudge Whitworth,** realizada en base a las curvas de las performances de los equipos, se estableció como sigue: 1º **Chenard et Walcker,** 1.095 centímetros cúbicos con carrocería "tanque"; 2º **Rolland Pilain,** 1.997 centímetros cúbicos; 3º **La Loraine,** 3.373 cc.

Los cien kilómetros por hora de media, fueron superados en 1926 por los tres **La Loraine** inscriptos, mientras que el mayor kilometraje fue cumplido por el que piloteaban Block y Rossignol, que totalizaron 2.552,4 kilómetros (106,350 kilómetros por hora). Sobre cuarenta y un participantes (de los cuales siete eran extranjeros), solamente trece pudieron terminar.



Mientras los bólidos abandonaban o sufrían sucesivos desfallecimientos, Gregory y Rindt se iban imponiendo hasta conseguir una merecida victoria. Las otras posiciones fueron ocupadas por: 2º Dumay-Gosselin, Ferrari; 3º Mayresso-Beurlys, Ferrari (Nº 24); 4º Linge-Nocker, Porsche; 5º Koch-Eischaber, Porsche; 6º Spoerry-Boller, Ferrari.



7º P. Rodríguez - Vaccarella, Ferrari (Nº 18); 8º Sears-Thompson, Cobra; 9º De Mortmant - Fraissinet, Iso-Grifo; 10º Hill-Stewart, Rover-BRM.



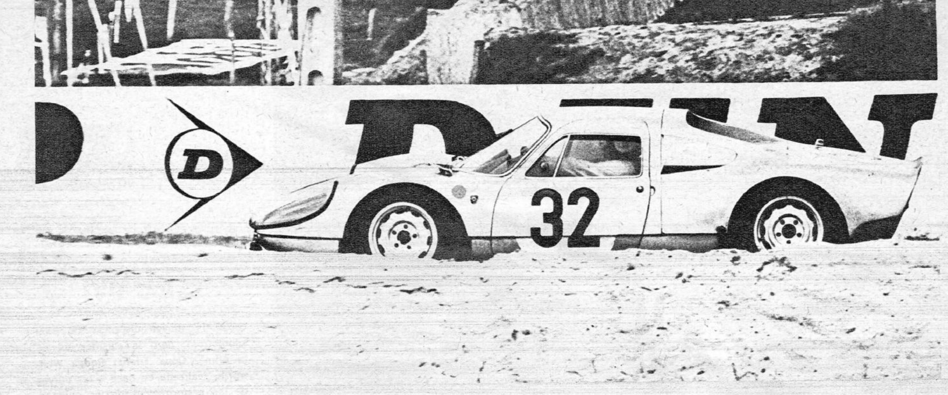
En la colocación final en el índice de consumo se anotaron los resultados siguientes: 1º Koch-Fischaber, Porsche (Nº 36), 1,10 puntos; 2º Dumay-Gosselin, Ferrari, 1,07; 3º Hawkins-Rhodes, Austin-Healey, 1,05.

1927-1936: dominio de los ingleses y de los italianos.

Durante nueve años, los extranjeros dominaron en Le Mans: cuatro victorias sucesivas (1927-1930) de **Bentley,** a los cuales los **Chrysler** y los **Stutz** estadounidenses dieron mucho trabajo, fueron seguidas por cuatro victorias sucesivas de **Alfa Romeo** y, luego, por una nueva **victoria inglesa: Lagonda,** en 1935.

Paralelamente, a estos triunfos extranjeros que se explican en gran parte por la abstención de los constructores franceses de coches veloces, ciertas performances de algunos autos de pequeña cilindrada merecen ser recordadas: los 84 kilómetros por hora de media de dos **Salmson** (1.094 cc), segundos y terceros en distancia, en 1927; los 92 kilómetros por hora establecidos por uno de estos **Salmson,** primero entre los automóviles franceses en 1928 (detrás de nueve máquinas extranjeras) y ganador del índice de performance; los 94,6 kilómetros por hora de media de un **Amílcar** de 1.091 cc, en 1934...

En 1933, el récord de las 24 Horas fue llevado a 131 kilómetros por hora de media por Raymond Sommer y Tazio Nuvolari en un **Alfa Romeo** de 2.336 cc, luego de una lucha espectacular con otro **Alfa** piloteado por Lui-



Clasificación por rendimiento: 1° Linge-Nocker, Porsche (N° 32), con 1.248 puntos; 2° Gregory-Rindt, Ferrari, 1.200; 3° Koch-Fischaber, Porsche, 1.011.

gi Chinetti y Philippe Vadent. En la última vuelta, Nuvolari que casi no tenía más frenos, debió disminuir mucho la velocidad antes de tomar la curva en ángulo recto de Mulsanne, y Chinetti aprovechó la oportunidad para "saltarlo". El "campionissimo" apretó los dientes: ¡tenía que ganar!... Tomando riesgos locos, siguió rueda a rueda durante algunos kilómetros al bólido rojo que le cerraba la pista; luego, en una maniobra desesperada que ningún otro piloto hubiera logrado jamás, pudo doblegarlo. El negoció la curva de Arnage y la S de Maison Blanche a una gran velocidad con un aullido de neumáticos que puso la piel de gallina a los espectadores, y abalanzándose desesperadamente, cruzó la línea de llegada... once segundos antes que Chinetti. ¡Once segundos al fin de una ronda loca de 3.144 kilómetros!

Bugatti y Delahaye recogen el guante

Después de una interrupción en 1936 —motivada por las huelgas que paralizaron durante largas semanas a la industria automotriz—, las grandes firmas francesas retornaron, finalmente, con todas sus fuerzas a Le Mans. Y ellas hicieron maravillas: un **Bugatti** (3.266 cc), dos **Delahaye** (3.580 cc) y un **Delage** (2.984 cc), conquistaron en ese orden los cuatro primeros lugares por distancia. Los **Peugeot** se clasificaron séptimo, octavo y décimo y un pequeño **Simca "5"** (569 cc) mejorado por Amédée Gordini, se clasificó decimoséptimo, con una media de ¡82 kilómetros por hora!

Al año siguiente, en 1938, **Bugatti** (que atravesaba ya por serias dificultades financieras) no presentó ninguna máquina y se creyó, entonces, en la victoria de Sommer y Biondetti **(Alfa Romeo)** que encabezaban cómodamente el lote. Su desaparición al comienzo de la vigésima segunda hora de carrera, en momentos en que llevaba catorce vueltas de ventaja sobre su perseguidor más cercano, demostró una vez más que en Le Mans las previsiones más rigurosas no significan gran cosa. A pesar de la resistencia de los **Talbot**, los **Delahaye** se impusieron sin discusión, adjudicándose el primero (132,5 kilómetros por hora), segundo y cuarto puestos en distancia. Un **Talbot** fue tercero; un **Peugeot**, quinto y un **Simca "5"** ganó la clasificación por el índice.

42 AÑOS EN LE MANS

En 1939, una **Bugatti** de 1937, que había sido objeto de algunas mejoras y estaba sobrealimentada por un compresor, tomó parte en la carrera. Fue confiada al "as" Jean-Pierre Wimille y a P. Veyron que debían enfrentarse con notables equipos: ocho **Delahaye**, seis **Talbot**, dos **Delage**, dos **Lagonda** y... Raymond Sommer sobre su **Alfa Romeo**.

El análisis de las posiciones que ocupaban los autos al final de cada hora de carrera muestra hasta qué punto la lucha fue reñida: el **Delage** de Monneret (campeón de motociclismo) y de Gérard, se encontró primero en seis ocasiones; la **Bugatti**, cuatro; un **Delahaye**, dos; un **Talbot**, una. Pero al terminar la vigésimocuarta hora, la **Bugatti** alcanzó la victoria habiendo recorrido 42,5 kilómetros más que el **Delage**, que se clasificó segundo. Ettore Bugatti se había ganado bien la Marsellesa que rompió el silencio que siguió al anuncio de los resultados. La victoria por el índice también fue francesa: el **Simca "8"**, modificado por Gordini y piloteado por él mismo y por José Scaron.

1949-1965: Jaguar y "el caballo rampante"

A causa de la guerra, recién diez años más tarde y en un circuito cuyas instalaciones no eran más que ruinas en 1945 y habían sido reconstruidas, las 24 HORAS pudieron organizarse nuevamente.

Una seria modificación fue hecha al reglamento. Los constructores se encontraban, después de nueve años, en imposibilidad de concebir y construir en serie nuevos modelos de carácter deportivo, aunque eran muchos los que tenían prototipos en estudio. Los responsables del A.C.O. estimaron juicioso darle a estos prototipos, técnicamente más interesantes que los modelos de serie, la ocasión de participar en el circuito de la Sarthes. Así fue que los prototipos de automóviles sport fueron admitidos en las 24 HORAS junto con los autos de serie de tipo deportivo. Esta sangre nueva dio un nuevo vigor a la competencia, en cuya largada hubo cincuenta y dos coches en 1949, sesenta de 1950 a 1955; luego, cincuenta y dos y cincuenta y tres y, definitivamente, cincuenta y cinco después de 1958.

Algunos constructores (Maserati y Lola, entre otros), respetaron la letra pero no el espíritu del reglamento, concurriendo con autos especialmente diseñados para ganar en Le Mans, sin ningún éxito.

Estos excesos llevaron al A.C.O. a modificar otra vez aquel punto del reglamento, a partir de 1962: desde entonces no fueron admitidos en las 24 HORAS más que las máquinas oficialmente homologadas en Gran Turismo (es decir, de las cuales se hayan fabricado, por lo menos, cien ejemplares..., ¡al menos en teoría!), y modelos aún en estado de prototipos, llamados "experimentales", cuyas carrocerías fueran "susceptibles de una utilización futura normal en lo que concierne a la habitabilidad, la visibilidad, el confort y la protección contra la intemperie...". No hablaremos más de esto porque de cualquier modo quedaría incompleto: el reglamento actual tiene ¡cincuenta y ocho páginas de formato 21 x 27 centímetros! Un batallón de puntillosos comisarios vela para que éste sea escrupulosamente respetado en el pesaje y durante el desarrollo de la prueba... Cuando ellos dicen "no", es "¡no!".

La posguerra se ha distinguido en Le Mans, en lo que respecta a la calificación por distancia (que es la que más llama a la imaginación), por la dominación de dos marcas: **Jaguar**, vencedora en 1951 (a 150,4 kilómetros por hora), en 1953 (170,3 kilómetros por hora), en 1955, 1956 y 1957 (183,217 kilómetros por hora) y, sobre todo, **Ferrari**, triunfadora en 1949, 1954, 1958 y todos los años después de 1960 (a 186,5 kilómetros por hora en 1961; 190 kilómetros por hora en 1963, 195,6 kilómetros por hora en 1964 y 194,880 kilómetros por hora en 1965).

Talbot logró la última victoria francesa de distancia en 1950, gracias a Louis Rocier, que piloteó veintitrés horas dieciséis minutos (24 horas menos 44 minutos y dos vueltas efectuadas por su copiloto, que no era otro que su propio hijo). Ejemplo sin precedentes de coraje y de resistencia física que se mantendrá sin emulación, ya que a partir de 1958, el reglamento no permite dar a un volante más de cuarenta vueltas consecutivas.

Mercedes, generalmente desafortunada en Le Mans, logró la victoria en 1952 (y lo hubiera hecho también, sin duda, en 1955 si la firma no hubiese decidido retirar sus autos después del terrible accidente que causó la muerte de unos ochenta espectadores, decapitados por el motor del **Mercedes** de Levogh, después de haber chocado con el **Austin Healey** de Macklin. Éste se había atravesado, a causa de un golpe de freno demasiado brusco de su piloto, que se vio encerrado por una maniobra imprudente de su compatriota Hawthorn). Finalmente, **Aston Martin**, que a menudo había ocupado lugares de honor, ganó en 1959.

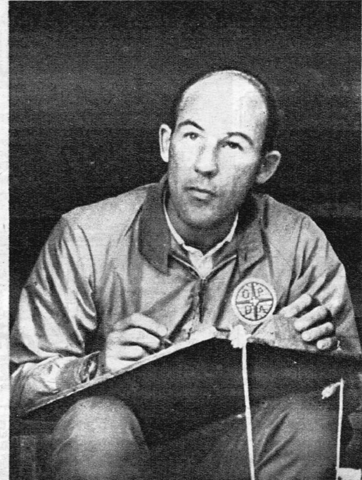
automundo
Buenos Aires, 13 de julio de 1965

EL TRIUNFO DE PIRRO

"CON OTRA victoria como ésta estoy perdido". Estas palabras, que fueron pronunciadas allá por el 300 a. de J.C. por Pirro, rey de Epiro, podrían haber sido nuevamente moduladas por Enzo Ferrari luego de la victoria de Le Mans. En efecto, de las siete máquinas que constituían el equipo oficial de la casa de Maranello, ninguna llegó a la meta: que válvulas (Bandini), que cambio (Parkes), que embrague (Surtees), todas sufrieron muy serios inconvenientes con los frenos (error atribuido por Ferrari a la casa abastecedora en la fusión de los metales). El triunfo de la Ferrari se debió a los oficios de un coche privado de 3,3 litros de cilindrada, con motor posterior, carrozado por Pininfarina, no presentado oficialmente por la fábrica ni asistido por la misma ni piloteado por volantes que eran "número": Gregory-Rindt.

POSIBLES VISITAS

STIRLING Moss y Luis Chiron expresaron a Juan Manuel Fangio sus deseos de venir a la Argentina en caso de que se realizara la Temporada de Fórmula 3. Ambos corredores, si bien alejados actualmente del automovilismo activo, están siempre presentes en todas las competencias internacionales de Europa. Por otra parte, Moss tiene una escudería de F 3 y se encuentra preparando a un muchachito de 17 años (AUTOM. Nº 10, pág. 35), de quien se habla como del "futuro campeón".



STIRLING MOSS

BANDERA VERDE

RECORD DE VUELTA



PHIL HILL

Al finalizar las 24 Horas de Le Mans, Phill Hill comentó por la televisión de Estados Unidos, en toma directa gracias a la conexión con el satélite Early Bird, "que Ford no había participado para ganar, sino solamente para experimentar sus famosos 7 litros", los que sin fatiga alguna obtuvieron el record de vuelta a más de 222 kilómetros por hora y se mantuvieron en carrera con una media de 208 kilómetros horarios. "Este año ganamos el record de vuelta; el próximo, la carrera , dijo Hill.

LA COMISIÓN Deportiva Internacional ha recibido innumerable cantidad de cartas de felicitación por la aplicación de la nueva bandera de señalización, color verde, indicadora de la terminación del peligro. La primera institución que la utilizó, respetando así el reglamento internacional, fue la Asociación de Automóviles Sport, en oportunidad de la competencia disputada el 21 de marzo pasado.

Por otra parte, la próxima conferencia internacional de la Comisión Deportiva se llevará a cabo en Moscú, ya que ninguna otra nación se ofreció como asiento de esta reunión anual.

PEDRO RODRÍGUEZ Y FERRARI

PEDRO RODRIGUEZ está prácticamente inmovilizado por el contrato que lo une con Ferrari. Debido a ello se encuentra en dificultades para concretar el "arreglo" con la Lotus, por el cual podría obtener inmediatamente un Fórmula 1.

CARROCEROS



Pininfarina está ya trabajando para presentar en el próximo Salón de Francfort, que se realizará el 16 de setiembre, dos Ferrari y dos Alfa Romeo 2.000 cc, completamente inéditas. Los demás carroceros tampoco duermen: Bertone exhibirá la nueva Fiat 850 spider y otros coches cuya elaboración se mantiene en secreto. Además, Ghia, Frua, Touring, Vignale, etc., cada uno tiene reservadas grandes sorpresas para el nuevo Salón.

DE TOMASO

ALEJANDRO DE TOMASO, el constructor argentino radicado en Modena, dice estar preparando un Fórmula 2 con un nuevo tipo de motor (¿Lancia?), del cual ha obtenido 15.000 vueltas. Lo que está confirmado es que De Tomaso ha recibido una orden de compra por cincuenta coches Vallelunga GT por parte de un norteamericano. Las carrocerías serán fabricadas por Ghia.

automundo

Buenos Aires, 13 de julio de 1965

INVICTOS

ES MUY difícil que la Mercedes Benz participe en el próximo Gran Premio Argentino de Turismo Mejorado. La Casa de Stuttgart teme configurar una imagen antipática si vuelve a intervenir en la clásica competencia argentina sin poder enfrentarse con rivales dignos de sus coches, invictos en los últimos 4 años.

INVITACIÓN

EL ARGENTINO Ricardo Ingenito, que sorpresivamente ganó en Monza el trofeo Mobil de consumo-velocidad, obteniendo también una performance estupenda en el veloz anillo del circuito milanés, ha sido invitado a participar oficialmente, en alguna competencia, con el equipo Citroën y Panhard. Hasta se habla del Gran Premio . . .

Ford y Bertone

EL ÚNICO Mustang-Ford carrozado por Bertone fue adquirido por un americano y llevado a Estados Unidos. Ya ha sido probado por Henry Ford y por varios técnicos estadounidenses de la Ford.



Nuevos neumáticos

PIRELLI está estudiando la fabricación de una nueva cubierta destinada a las actividades deportivas. No obstante los desmentidos, estamos en condiciones de afirmar que muy pronto Pirelli estará otra vez en las pistas mundiales.

Como turistas

SI BIEN Alfa Romeo no participa oficialmente en las competencias, es representada por la escudería Delta, cuyo jefe principal es el ingeniero Chiti, creador de los coches ATS. Con Chiti trabajan, "como turistas", todo el personal del equipo de carreras de la Alfa.

COURAGE WILLIAMS

LA COMPETENCIA para coches de Fórmula 3 disputada recientemente en Caserta fue ganada por el volante francés Pierre Courage, perteneciente al equipo oficial de J. Lucas Eng. Ltds. Entre este corredor y su coequiper Johnatan Williams han obtenido, en Italia, tres victorias consecutivas: dos veces en Monza y, ahora, en Caserta.

PRODUCCIÓN

FIAT produce a todo ritmo: con 40.000 obreros, alternados en tres turnos, la casa turinesa fabrica 4.000 automóviles diarios, además de todos sus repuestos. Solamente en la fábrica de Turín trabajan sin interrupción 750 prensas, habiéndose llegado a la semiautomatización de la producción, cuyos índices de mano de obra, en comparación con los del año 1950, se hallan en la proporción de 10:1.



EL 204

GRAN repercusión ha obtenido en toda Europa la salida al mercado de los nuevos Peugeot 204 (ver AUTOMUNDO Nº 12, pág. 6). A pocos días de su aparición ya eran varios los meses que había que esperar para obtener la orden de entrega de esta unidad "verdaderamente sensacional", como la califican en los medios automovilísticos europeos.

ACCIDENTE SIN CONSECUENCIAS

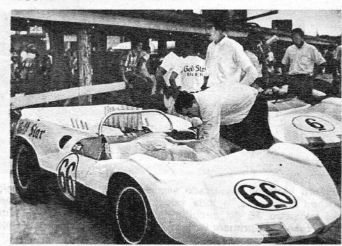
EN UNA carrera en subida, en Garessio, Leo Cella, que el año pasado participó sin pena ni gloria en el Gran Premio Argentino de Turismo Mejorado, al cruzar la meta como campeón absoluto embistió, sin consecuencias, a un policía. Gran alboroto, miedo, corridas, y piloto y agente que terminan abrazados, felicitándose mutuamente por sus suertes.

MERCEDES

NO HACE mucho, Mercedes Benz alquiló en forma exclusiva la pista de Monza para someter en ella, a todas las pruebas, a una serie de nuevos motores que equiparán un nuevo tipo de coche: el 250 SE. También se comenta que la Mercedes está estudiando la posibilidad de fabricar un coche de pequeña cilindrada, quizá de 1.300 centímetros cúbicos.

CAMBIO AUTOMÁTICO

CASI todas las casas constructoras de coches de carreras están estudiando la posibilidad de la aplicación del cambio automático: en realidad, el suceso de los Chaparral en Sebring, y la particular versión del Fórmula 3 DAF, inducen a todos los constructores a esta serie de experimentos.



Jim Hall (de pie) junto a su nueva creación, el "Chaparral", durante las "12 Horas de Sebring" de 1965.



DOS FORD TRIUNFARON EN

LAS SEIS HORAS DE NUERBURGRING





El Ford Mustang clasificado segundo del británico Roy Pierpoint y el alemán Jochen Neerpasch, a toda velocidad en la curva de Bruennchen, a la altura del kilómetro 16 del circuito. El auto, que pertenece al Equipo Internacional Ford, corrió por primera vez con los colores de los Estados Unidos, blanco y azul.

El héroe de la jornada: Sir John Whitmore y Jack Sears en su Ford Cortina Lotus 1965. Se mantuvieron en el primer puesto durante las dos etapas de la carrera, al frente de máquinas de mucha mayor cilindrada. Finalmente, el Cortina y el Mustang cruzaron la línea de llegada en un "final bandera verde" emocionante.

CLASIFICACIÓN

1) **Whitmore y Sears** (Lotus Cortina), 34 vueltas en 6 h 7' 42" 8/10. Promedio: 126,5 km/h.
2) **Neerpasch-Pierpoint** (Ford Mustang), 34 vueltas, 6 h 7' 42" 9/10. Promedio: 126,5 km/h.
3) **Handley-Terry** (Morris Cooper), 33 vueltas, 6 h 8' 29". Promedio: 122,4 km/h.
4) **Schutz-Emde** (BMW 1800), 6 h 10' 12" 6/10. Promedio: 121,9 km/h.
5) **Bialas-Ott** (BMW 1800), 6 h 11' 8" 7/10. Promedio: 121,7 km/h.
6) **Ahrens-Steinmetz** (Fiat Abarth Berlina), 32 vueltas, 6 h 2' 57" 1/10. Promedio: 120,8 km/h.
7) **Adamich-Scarambone** (Alfa Romeo Super TI), 6 h 3' 49" 7/10. Promedio: 120,4 km/h.
8) **Taylor-Procter** (Lotus Cortina), 6 h 4' 24" 1/10. Promedio: 120,2 km/h.
9) **Crosina-Salerno** (Lancia Flavia), 6 h 5' 22" 1/10. Promedio: 119,8 km/h.
10) **Juttner-Swart** (Fiat Abarth 1000 berlina), 6 h 7' 8" 9/10. Promedio: 119,3 km/h.

LA PISTA de Nuerburgring ha mostrado, nuevamente, durante seis horas, su aspecto tradicional. Llovió intermitentemente a lo largo de toda la competencia.

Desde el punto de vista técnico, resultó una prueba muy dura, pues casi la mitad de los 84 participantes debió desertar.

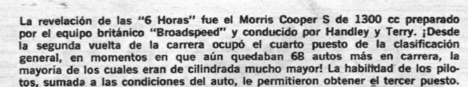
Las grandes performances del día se debieron a: Manfred Schiek, quien a bordo de su Mercedes 300 SE hizo una verdadera demostración durante las primeras seis vueltas de la carrera (que se completó en 33 y fracción, ya que se trataba de una carrera de duración); a la pericia de John Whitmore y de Jack Sears, que se destacaron durante las dos etapas de la carrera, y a la asombrosa actuación del Morris Cooper S 1300 de Johny Handley y de John Terry, que terminaron terceros. Finalmente, la regularidad de Neerpasch no pudo con Whitmore.

La prueba, que se largó al estilo Indianápolis, abarcaba un período de seis horas, durante las cuales se recorrieron 775 kilómetros.

SI HUBIERAN INTERVENIDO TRES 300 SE...

Si Mercedes se hubiese presentado con tres "Super 300 SE", con pilotos como Boehringer, muy probablemente hubiera cambiado la fisonomía de la carrera. En efecto, durante las diez primeras vueltas el 300 SE de Manfred Schiek encabezó cómodamente el lote, pero su piloto le exigió demasiado. Es lamentable la abstención del equipo oficial Mercedes, que hubiera entablado un combate sin tregua con los Ford.





La revelación de las "6 Horas" fue el Morris Cooper S de 1300 cc preparado por el equipo británico "Broadspeed" y conducido por Handley y Terry. ¡Desde la segunda vuelta de la carrera ocupó el cuarto puesto de la clasificación general, en momentos en que aún quedaban 68 autos más en carrera, la mayoría de los cuales eran de cilindrada mucho mayor! La habilidad de los pilotos, sumada a las condiciones del auto, le permitieron obtener el tercer puesto.



El Lancia Flavia Zagato es uno de los autos más impresionantes que han sido homologados en la categoría Turismo. Con un motor dos litros de cuatro cilindros y tracción delantera, es uno de los modelos más rápidos de su categoría, pero muy delicado de conducir, como se puede apreciar en la ilustración, en la que las ruedas delanteras están notablemente giradas y la trasera ¡despegada del pavimento! Terminó tercero en su categoría.



Roy Pierpoint (Inglaterra) y Jochen Neerspasch (Alemania) clasificados segundos en el "Gran Premio de Automóviles de Turismo" en un Ford Mustang del Equipo Internacional Ford.



Uno de los tres Alfa Romeo Giulia Super TI del "Jolly Club" de Milán, que fue prácticamente la única escudería asistida en cierta medida por la fábrica para defender la marca del trébol de cuatro hojas, en las competencias internacionales de autos de Turismo de Serie. El número 35, conducido por Adamich, terminó segundo en su categoría, detrás del Cortina de Whitmore.

...FUE EL ESTADO DE ÁNIMO PREDOMINANTE • LOS PROBLEMAS DE FORMA • **AQUELLOS DE FONDO** • TRES ASOCIACIONES PARA TRECE VOLANTES • **APARECEN PERSONAJES NO ESPERADOS** • SE CREA EL CLIMA • **EL DRAMA DE UNA GRAN CARRERA** • LOS HÉROES: VOLUNTAD Y HONESTIDAD DEPORTIVA • **EL GRAN VILLANO: EL CANSANCIO** • EN LA META, SE ESPERABA, AÚN CONTRA TODA ESPERANZA.



Cuando los esfuerzos aunados de tres asociaciones deportivas, en este caso los del Automóvil Club de Mendoza, la Asociación Sanjuanina de Volantes y el Automóvil Club San Luis, traen como todo epílogo *un arrastrarse lamentable y doloroso*; cuando no es la primera vez en el trascurso del año, que circunstancias similares vengan a empañar *el día de la verdad*, justo es que hagamos un alto que sirva de replanteo del problema, que delimite posibilidades y, en última instancia, que desde estas columnas se plantee la inquietud, se abra el interrogante.

Quo vadis maximum factorum nostrum?...

... nos preguntamos no hace mucho. Hoy reeditamos la pregunta. No porque tenga más validez que ayer, sino porque hoy, para muchos, puede tener más sentido. El golpe ha sido más doloroso.
Si AUTOMUNDO no tuviera en su propia esencia una porción de TC; si sólo fuera un espectador, un comentarista o quizá un crítico, la tarea, en esta oportunidad, sería fácil. *Pero ese no es el caso.* Somos parte de todo el automovilismo argentino. Lo de Mendoza duele. Las excusas sobran en una ocasión que no las precisa. No en forma voluntaria, pero sí superficialmente, las referencias fueron hacia...

...los problemas de forma

"Que no hay forma de interesar a los corredores..." "Que muchos de ellos no cumplen sus promesas..." "Que la distancia es un grave inconveniente, al igual que la profusión de competencias..." Estos argumentos y muchos más son, todos, *parcialmente*, en función al problema, *algo de verdad*.
Pero no hacen sino delimitar algunos factores concurrentes. *Son el efecto y no la causa.* El remedio a ellos será paliativo y no cura a una naciente enfermedad que, *si existe*, hay que diagnosticarla. Por cierto que no pretendemos la propiedad de la bola de cristal, pero cierto es también que existe una obligación no escrita, que nos mueve a puntualizar, lo que creemos, son...

... los problemas de fondo

Un hecho que no ha de escapar a una observación medida es la tendencia que TC ha ido experimentando hacia una especialización cada vez más definida. Lo ha impuesto la evolución de los escenarios, las nuevas modalidades competitivas y, también, lo que podemos definir como *la carrera armamentista*.
La búsqueda incesante de HP tropieza de continuo con una barrera: la *fragilidad*. Para buscar *potencia* no hay sino dos caminos: el aumento de la presión media efectiva o el incremento del régimen de giro del cigüeñal. Ambos caminos, utilizados en forma unitaria o conjunta, traen aparejada proporcional disminución de la *resistencia mecánica*. Con el aumento de la presión media efectiva, aumentan las cargas que deben soportar los cojinetes de bielas y bancadas, la presión por cm^2 de área de pistón, la necesidad de disipa-

(sigue en la pág. 32)



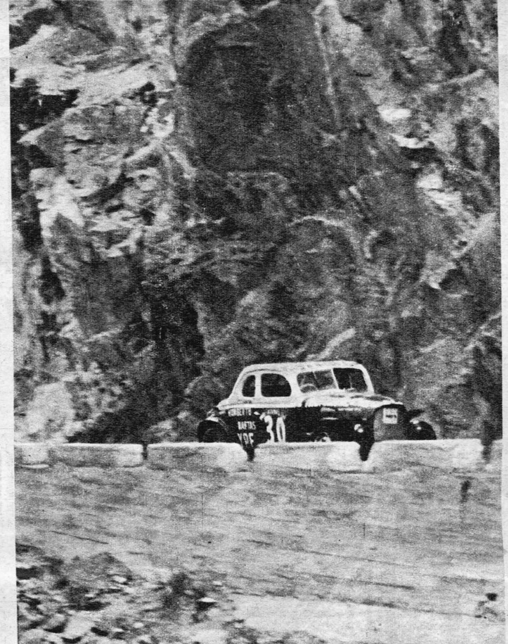
TM EN CARLOS PAZ

En el próximo número de AUTOMUNDO brindaremos amplia información y comentarios de nuestro enviado especial sobre la Vuelta al Pan de Azúcar, competencia de Turismo Mejorado que se disputó en el circuito Onofre Marimón, en Villa Carlos Paz.

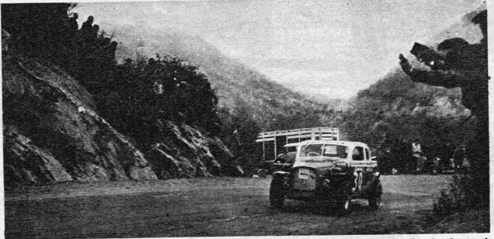
LTA DE CUYO

R CONTRA
SPERANZA...









Jorge Flores toma el camino de cornisa; la rotura de la bomba de aceite lo demoró más de dos horas. Cumplió con todos.

Oscar Cordonnier llega a la meta. También en su tren de carrera, inteligente, pero medido, hubo problemas. Logró superarlos, sin dejarse amilanar por quienes lo superaron en tiempo y en la ruta.



LA TRASMISIÓN AUTOMÁTICA

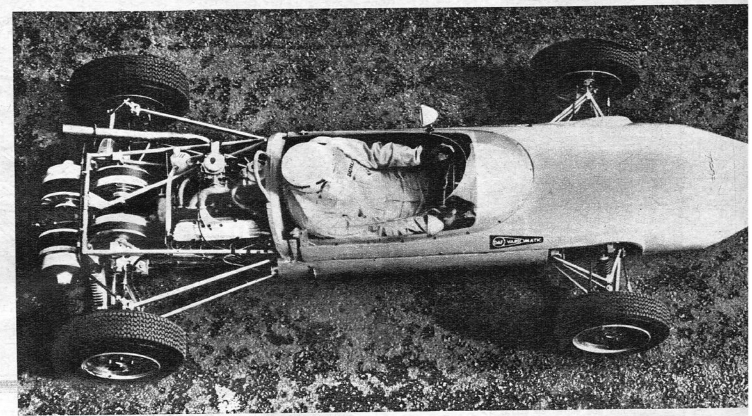
¿SACRILEGIO O AVANCE TÉCNICO?



. . . "Cuando nos lo contaron sentimos el frío de una hoja de acero en las entrañas . . .". Ni que hablar de la reacción que pudieran mostrar Sir Thomas Birkin, Tazio Nuvolari, Louis Chiron, Jean Pierre Wimille, William O. Bentley o Ettore Bugatti . . . Un rebaje exacto con la caja "crash" tenía la belleza de un poema. Y pensar que despectivamente hemos pensado de muchos: "campeones de la caja sincronizada . . .". ¡Trasmisión automática en un auto de competición! No nos queda otro remedio que enfrentar la realidad. La firma holandesa DAF nos informa con lujo de detalles.

Por ahora, arrugamos la nariz y trasladamos a usted la novedad. Si seguimos así, algún día, una computadora electrónica compondrá una sinfonía . . .

Ser "cajista" es una de las máximas expresiones de conducción deportiva. Además, es un placer. Hasta hace poco tiempo, las cajas automáticas se veían como una feliz expresión para que las señoras no arruinaran los motores.

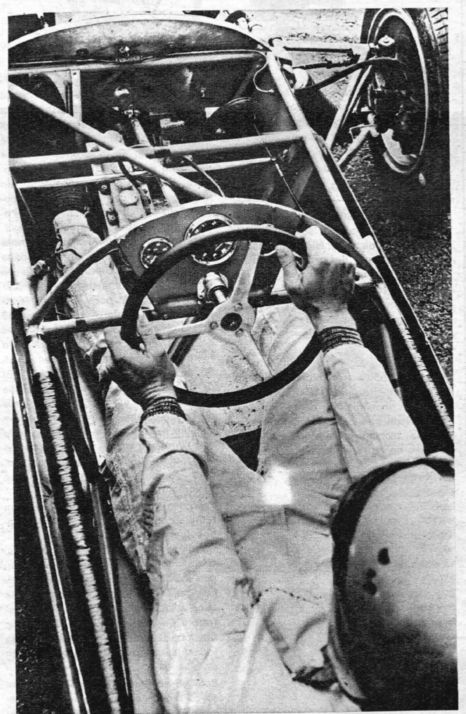


El DAF Fórmula 3. ¿Por qué y cómo fue construido?

La trasmisión automática es ya de uso corriente en los automóviles fabricados en los Estados Unidos y se espera un desarrollo similar en Europa, durante los próximos años.
Anticipándose a esta evolución, la DAF ha equipado a sus modelos de turismo con trasmisión automática Variomatic; esta adopción estaba justificada por el hecho de que los modelos manufacturados por dicha firma pertenecen a una categoría pequeña y económica. Los automóviles con motores de potencia relativamente modesta son los que más necesitan una trasmisión de este tipo, ya que la elección de la demultiplicación correcta es mucho más importante que en los vehículos que disponen de motores más potentes y por ende más flexibles.
La trasmisión automática desarrollada por la DAF es única en su tipo por su accionamiento no escalonado, lo que representa una ventaja considerable con respecto a las trasmisiones automáticas hidráulicas tradicionales. Sus condiciones pueden apreciarse tanto cuando se circula en medio de un tráfico congestionado como cuando se lo hace en rutas abiertas. El rápido arranque, la suave aceleración lograda por la eliminación de los cambios de marcha, la posibilidad que da al conductor de concentrarse en las condiciones de la ruta y el descansado manejo que confiere la selección automática de la demultiplicación adecuada, son las principales ventajas de este sistema de trasmisión. El conductor de un Daffodil tiene constantemente ambas manos sobre el volante y uno de sus pies firmemente apoyado en el piso.

El porqué de la adopción de la trasmisión Variomatic en un monoplaza de Fórmula

Quizá un tanto inesperadamente, muchos pilotos y expertos en carreras han comenzado a reconocer las ventajas de una trasmisión automática no escalonada y a pedir su inclusión en las máquinas de carrera. Las desventajas de una caja de velocidades convencional se evidencian principalmente en las competencias con grandes oscilaciones de velocidad. El hecho de que aun el mejor piloto hace ocasionalmente un cambio en forma incorrecta en carrera, no es de importancia vital, aun cuando puede costarle valiosos segundos y hasta serias consecuencias para el motor. Sin embargo, juzgar el momento preciso para realizar el cambio a la velocidad más adecuada y en el único momento oportuno, exige una constante y agotadora atención de parte del conductor. Quizá sería preferible poder concentrarse en el manejo y en la elección del momento más indicado para frenar y acelerar. La verdadera habilidad dentro del "mero hecho de conducir", es decir, llevar un auto a lo largo de una pista en la forma más veloz posible, no puede evidenciarse mientras el piloto no logre liberarse de la preocupación de realizar los cambios de marcha.
Ciertamente, sería lo ideal, tanto en los caminos como en las pistas, que el conductor tuviera la máxima libertad de acción. Después de todo, el automóvil debe estar al servicio del hombre, y no al revés. Estas consideraciones, entre otras, hicieron que la DAF, siguiendo las sugerencias del corredor e instructor holandés Henk van Zalinge, de Bussum, construyera una unidad Variomatic no escalonada adaptable a un monoplaza de Fórmula 3. Una trasmisión de este tipo podía constituir una valiosa contribución al desarrollo futuro de las carreras de automóviles. La experiencia obtenida en las carreras con la trasmisión diseñada para los autos de Fórmula, habría además de ser útil para el ulterior desarrollo de trasmisiones de uso comercial.
Sin embargo, no debe sacarse de esto la conclusión que la Variomatic de Fórmula 3 constituye un predecesor de una caja de este tipo destinada a modelos comerciales más potentes. La



El chasis del nuevo monoplaza DAF de Fórmula 3 es de caños de acero sin costura y deriva del de un Alexis de Fórmula Junior.

En la ilustración de arriba puede apreciarse la ubicación del sistema de trasmisión automática Variomatic, por detrás del motor Cosworth de 4 cilindros que propulsa al monoplaza.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL **DAF** DE FÓRMULA 3

Motor: Cosworth-Ford, tipo MAE
Número de cilindros: 4
Diámetro y carrera: 80,96 x 48,41 mm
Cilindrada: 997 cc
Potencia: (máx) 95 HP a 8.750 rpm
Refrigeración: por agua; sistema a presión con radiador en la parte delantera y tanque atrás
Sistema eléctrico: 12 voltios
Carburador: 1 Zenith-Stromberg, horizontal
Bomba de nafta: Bendix eléctrica
Montaje del motor: inclinado 30°

OPCIONALMENTE
Motor: Holbay-Ford, tipo R65
Número de cilindros: 4
Diámetro y carrera: 80,96 x 48,41 mm
Cilindrada: 997 cc
Potencia: (máx) 95 HP a 8.600 rpm
Carburador: 1 Weber, vertical
(El resto igual que para el motor Cosworth)

Embrague
Embrague centrífugo DAF con cuatro segmentos que entran en acción a 4.700 rpm, aproximadamente

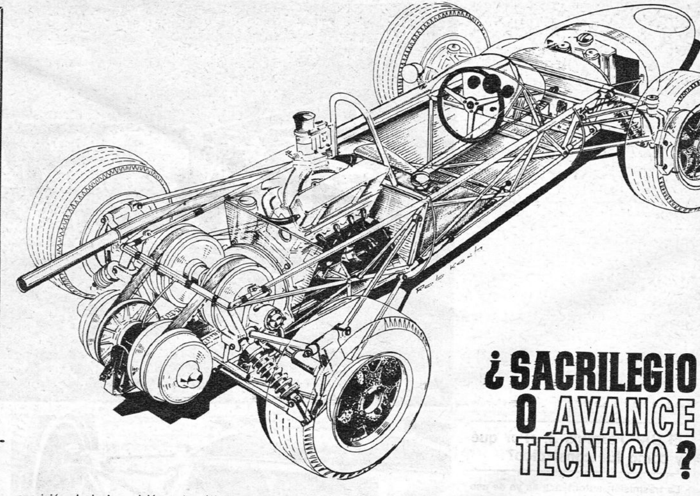
Trasmisión
Variomatic: modelo de serie modificado de la DAF para autos de turismo

Relaciones
Relación total máxima: 13,78 : 1
Relación total mínima: 4,75 : 1

Chasis
Marco de tubos de acero sin costura basado en el Alexis de Fórmula Júnior

Suspensiones
Delantera y trasera: independientes, con brazos superiores e inferiores de diferente longitud y resortes helicoidales
Dirección: piñón y cremallera
Ruedas: de aleación liviana
Neumáticos: delanteros, 4,50 x 13; traseros, 5,50 x 13
Frenos: a disco marca Girling adelante y atrás

Dimensiones
Distancia entre ejes: 2.330 mm
Longitud total: 3.560 mm
Trocha delantera: 1.310 mm
Trocha trasera: 1.295 mm
Despeje del suelo: 100 mm (sin el piloto)
Altura: 710 mm; con barras antirrolido 830 mm (sin el piloto)
Peso: 408 kg



¿SACRILEGIO O AVANCE TÉCNICO?

aparición de la trasmisión automática en modelos de carrera, contribuirá a eliminar el prejuicio existente sobre las limitaciones que ésta impone a la conducción deportiva.

Cómo comenzó todo

En el otoño de 1963, Henk van Zalinge se presentó a la DAF sugiriendo que una unidad de trasmisión automática Variomatic fuera desarrollada para un auto de Fórmula 3. Encontró un ferviente apoyo en Martin van Doorne (el hijo mayor del Dr. H. J. van Doorne), que es el responsable de la supervisión técnica de la sección de diseño de la DAF.

El directorio decidió que un auto de ese tipo podía ser construido. Los especialistas de la DAF tenían suficientes conocimientos de la Variomatic y Henk van Zalinge tenía la experiencia técnica y de conducción de coches de carrera necesarias para tal proyecto.

Mientras los técnicos de la DAF se pusieron a trabajar en el diseño y la construcción de la trasmisión, Henk van Zalinge comenzó en octubre de 1963 a buscar en Inglaterra, un coche usado de Fórmula 3 en el que se pudiera adaptar dicha trasmisión sin mayores modificaciones, a fin de poder realizar algunos experimentos. Poco tiempo después, regresó de Inglaterra con un antiguo Alexis de Fórmula Junior que tenía una larga campaña en su haber. El motor Cosworth de 110 HP fue modificado para entregar solamente 95 HP, potencia equivalente a la de un Fórmula 3 convencional de 1 litro de cilindrada. Las performances del Alexis con el motor modificado fueron rigurosamente controladas antes de desmontar la caja convencional de cinco velocidades con la que estaba equipado. Esto fue hecho con el objeto de poder establecer una comparación con las performances del mismo auto con el mismo piloto, en idénticas circunstancias y sobre el mismo circuito, pero equipado con una trasmisión Variomatic.

Pasó algún tiempo antes que pudieran reunirse estos datos, pero los resultados fueron muy promisorios.

Con la trasmisión Variomatic, el Alexis, conducido por van Zalinge marcó tiempos mucho mejores que con su antigua caja de cinco velocidades. Más aún, estos tests comparativos demostraron que la trasmisión Variomatic funcionaba perfectamente y que poseía todas las ventajas que se esperaban de ella.

Esto ya se había revelado en los ensayos realizados en el banco de pruebas. Alentados por estos resultados, se aprovecharon todas las oportunidades durante el otoño de 1964 y los primeros meses de 1965 para obtener toda la experiencia posible en el circuito de Terlaemen, cerca de Zolder en Bélgica, a unos 60 km de la fábrica DAF de Eindhoven.

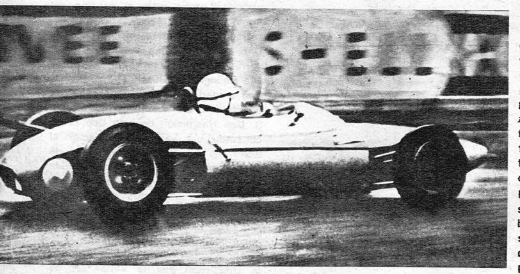
Dado que se debía mantener el más estricto secreto, no era cosa sencilla organizar las pruebas. Cuando el circuito no estaba ocupado, el tiempo era malo y viceversa. Cuando Henk van Zalinge no estaba presente, los ingenieros de la DAF disponían de tiempo y viceversa.

A pesar de ello, se ensayó bastante, a temperaturas inferiores a cero grado con sol brillante y a temperaturas por sobre cero, pero lloviendo a cántaros. Otro conocido corredor holandés, Rob Slotemaker, participó también en estas pruebas. El principal objetivo era que el viejo Alexis con motor de 95 HP y trasmisión Variomatic se acercara a los mejores tiempos realizados en el circuito de Zolder durante 1964 en autos de Fórmula 3. El mejor tiempo era de 1' 46" logrado por Silvio Moser en un Brabham, el 23 de agosto de 1964. El 1º de abril de 1965, Rob Slotemaker hizo un tiempo de 1' 47" 4/10 en el mismo circuito, con el auto equipado con la trasmisión Variomatic, pero, lo que era aún más importante, tanto Slotemaker como Zalinge recorrieron muchas veces el circuito a un promedio muy satisfactorio y constante.

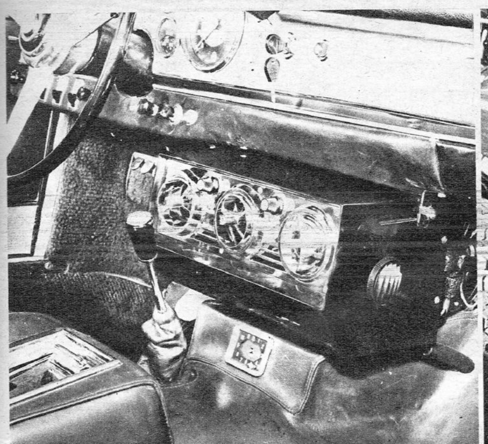
La velocidad máxima que se podía lograr en esta pista era de 195 km/h y la velocidad promedio de 140 km/h. Durante las pruebas de resistencia la nueva trasmisión dio tan buenos resultados como en las otras. Las ventajas de la Variomatic eran evidentes: la ausencia de trompos y la infalible velocidad media que se acercaba a la velocidad máxima admisible para un coche de esta categoría y en ese circuito.

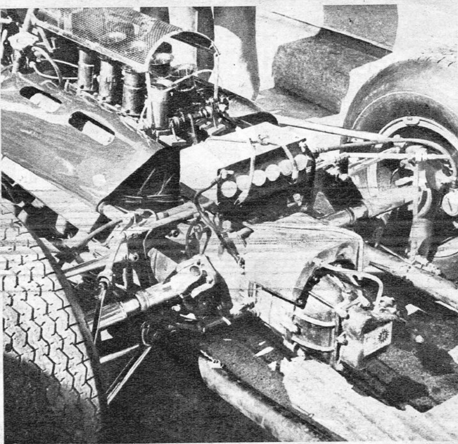
¿Puede un auto con trasmisión automática intervenir en carreras?

Como se hacía cada vez más evidente que la trasmisión Variomatic resultaba



El DAF "Variomatic" F 3 en carrera. Detrás del neumático trasero puede verse uno de los elementos de la nueva trasmisión. Los resultados obtenidos en las pruebas han sido satisfactorios, pero sólo su actuación en las carreras permitirá emitir un juicio definitivo.





Tenemos nuestras dudas de que cualquier maquinaria, por especializada que ella sea, pueda adivinar las intenciones del usuario. Quizá lo decimos como expresión de deseo, porque "somos cajistas de alma". Si algún día fuéramos dueños de esta Maserati GT, cosa que mucho dudamos, usaríamos de su caja de cambios con la misma fruición con que un catador saborea un "Chablis, cosecha 1933".

Es el pulsador que nos permite solicitar y disponer de la potencia obtenible en el momento deseado. Se llama caja de cambios. En su historia también hay nombres inmortales: "Zf", Cotal, Hallibrand, Colotti. Sobre su perfección relativa, estaba la inteligencia del hombre. Su posibilidad de decidir, involucraba la posibilidad del error. Pero ese es el juego . . . ¿o no?

★

adecuada para un monoplaza de Fórmula 3, surgió la pregunta: ¿puede un auto con trasmisión automática participar en carreras de su categoría? Los reglamentos de la F.I.A. (Federación Internacional del Automóvil) no eran claros al respecto. Por esta razón la DAF pidió su opinión a Mr. Piet Nortier, que es miembro del Comité Deportivo y de Homologaciones de la F.I.A.

Piet Nortier consideró que los reglamentos, tal como estaban formulados, no excluían a un monoplaza de Fórmula 3 con trasmisión automática, pero presentó el problema al Comité de Homologación durante una de sus sesiones, celebrada en París el 8 de febrero de 1965. El Comité coincidió con Mr. P. Nortier y decidió que esta original creación merecía una oportunidad, ya que podría traducirse en un adelanto para el deporte automotor. Poco tiempo después Mr. Baumgartner, presidente de la F.I.A., confirmó la decisión en una nota enviada al K.N.A.C. (Real Automóvil Club de Holanda), por la que se le comunicó que el auto sería aceptado en las competencias de la categoría.

Posteriores evoluciones

Al recibir el comunicado de la F.I.A., la DAF se vio ante un dilema: una simple demostración de lo que el Alexis experimental era capaz de hacer con la trasmisión Variomatic, no sería suficiente. El valor de la trasmisión tendría que ser demostrado en un auténtico Fórmula 3, participando en una carrera normal frente a numerosos competidores, y afrontando todos los riesgos y dificultades inherentes.

Estos competidores, sin embargo, utilizarían los más modernos autos de Fórmula 3, los que tendrían una ventaja considerable sobre el obsoleto Alexis usado por la DAF, en lo que respecta al área frontal, a la resistencia aerodinámica, a las suspensiones, a la tenida y a los neumáticos. Las ventajas de la trasmisión Variomatic se verían canceladas por dicha superioridad. La falta de una larga experiencia en las carreras también constituía un handicap considerable.

La naturaleza experimental de las pruebas realizadas hasta ese momento y el secreto en que se habían mantenido, fueron un obstáculo para establecer un amplio contacto con los proveedores de elementos para la construcción de monoplazas de Fórmula 3, que hubiera hecho posible un intercambio de opiniones con expertos de otros países.

Un secreto que dejó de serlo

Cuando la DAF se decidió a iniciar tales contactos tan rápidamente como fuera posible y declaró que su intervención en carreras sólo dependía de la obtención del chasis y del motor, el secreto, tan cuidadosamente guardado, se hizo "vox populi".

Un periódico holandés anunció que la DAF estaba trabajando en el primer auto de carrera del mundo con trasmisión enteramente automática.

Esta publicación causó sensación. Las agencias noticiosas internacionales cablegrafiaron la noticia al exterior. Una breve gacetilla fue preparada de inmediato por la DAF. Los periodistas especializados de Holanda sospechaban que ésta no les había suministrado todas las informaciones que tenía, mientras que los extranjeros se asombraban de que la fábrica hubiera confiado una noticia tan interesante sólo a los periodistas holandeses. El considerable interés despertado obligó a la DAF a revelar todos los detalles. Fue así que se decidió a participar en la primera carrera de Fórmula 3 de la temporada, en el circuito de Zolder, en Bélgica. Esto fue posible gracias a la colaboración prestada, en esta ocasión, por Pierre Stasse y el Terlaemen Automobile Club.

Henk van Zalinge voló a Inglaterra en procura de un motor de Fórmula 3 y todos los demás elementos necesarios. Varias modificaciones fueron necesarias para instalar el nuevo motor en un ángulo de 30° y el auto tuvo que ser modificado para satisfacer los reglamentos de la Fórmula, para la cual el Alexis no había sido diseñado. Esto tuvo que hacerse porque el tiempo no permitía construir un auto nuevo.

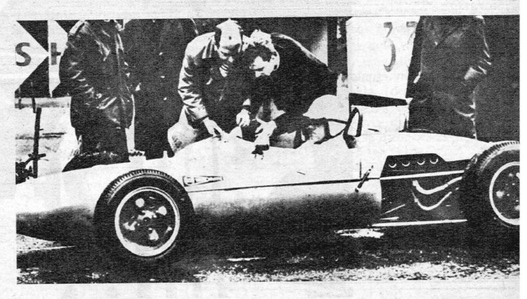
Los técnicos de la DAF se las ingeniaron para hacer todas estas modificaciones en un tiempo récord. Esto fue lamentable porque a causa de ello el programa original de ensayos tuvo que ser abandonado y las pruebas en las pistas fueron postergadas por un mes.

El resultado de esta febril actividad es el monoplaza de Fórmula 3 DAF Variomatic.

Es aún demasiado pronto para hacer predicciones o pronósticos en cuanto a las performances de este auto, único en su género. Tanto sus fabricantes como los espectadores hierven de curiosidad. Si los resultados satisfactorios que se esperan van a ser confirmados en la primera competencia es una pregunta difícil de responder, ya que existen ciertos detalles, aparentemente de importancia secundaria, que en algunas oportunidades pueden variar la situación.

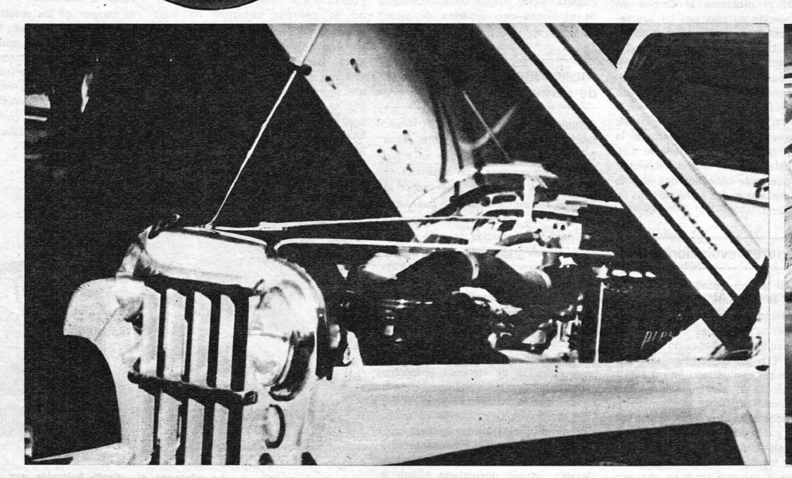
Al margen de los resultados, las performances de este auto holandés enteramente automático, que compite por primera vez en una carrera, representa la realización de una interesante e ingeniosa idea técnica en el campo de la trasmisión automática.

Se espera que esto contribuirá a ampliar el campo de aplicación de esta idea.



Si bien el modelo que ha piloteado el volante holandés van Zalinge no es estrictamente un Fórmula 3, ha permitido experimentar este nuevo sistema de trasmisión.

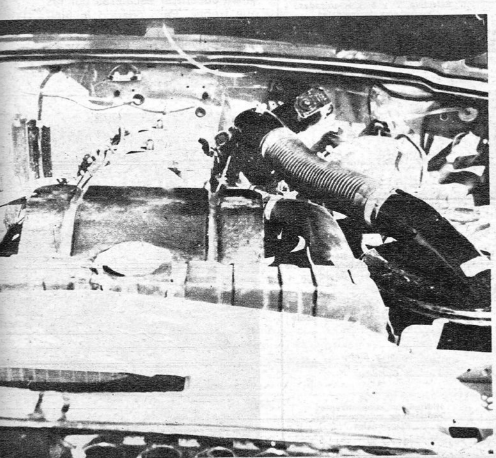
ESTANCIERA



El nuevo corazón de la Estanciera, podría además equipar la versión GT de algún compacto argentino. Hacemos votos superfervientes para que a alguien se le ocurra la idea.

Y GLADIATOR

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA "VITAMINIZÓ" DOS MODELOS UTILITARIOS ● LA EXHIBICIÓN NO FUE SÓLO ESTÁTICA ● CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS ● RUMBO AL FESTIVAL DE LA NIEVE ● NOS INVITAN A VISITAR LA FÁBRICA ● ACEPTAMOS POR GUSTO PERSONAL Y PARA CONTARLES A USTEDES.



Es un gran motor. Lo decimos con conocimiento de causa. En su versión que impulsa al Rambler Classic Custom, lo hemos testeado a lo largo de 7.000 kilómetros de uso y abuso. En un próximo número de AUTOMUNDO, relataremos a ustedes nuestras experiencias con el Tornado Jet.

La Rural Estanciera es una vieja conocida. Para el neófito, desde 1957 —año de aparición de las primeras unidades—, hasta el presente, sigue siendo "La Estanciera". Pero son legión las cosas que han ido cambiando, los detalles agregados que nos permiten decir que pese a su casi idéntica conformación externa, hay una gran distancia entre unas y otras. Aquello que faltaba para encasillar la diferencia se ubica de hoy en adelante, bajo el capot de la Estanciera. Se llama TS OHC-181. En palabras, el nuevo motor Tornado Special, modelo Over head Camshaft, con una capacidad de 181 pulgadas cúbicas (árbol de levas a la cabeza - 2.960cc).

Mantenido el índice de compresión para posibilitar el uso de nafta común (7,65:1) el nuevo motor entrega 115 HP (SAE) a 4.200 rpm, ubicándose la cupla motriz máxima a 2.200 rpm con un valor de 21 kgm.

El **Jeep Gladiator Super** es un modelo reciente, que ya recibe la modificación sustancial del cambio de su planta motriz. La nueva, denominada Tornado Super Power, como aquella de la Estanciera, también dispone de árbol de levas a la cabeza, pero su cilindrada es, en este caso, de 230 pulgadas cúbicas, siendo la denominación completa del motor TSP OHC-230. Su cilindrada en centímetros cúbicos, se eleva a 3.769. De relación diámetro carrera mayor que el modelo más pequeño y con una compresión mantenida en índice relativamente bajo (7,5:1), otorga una potencia de 130 HP (SAE) a 4.200 rpm, y una cupla motriz máxima

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA JEEP ESTANCIERA

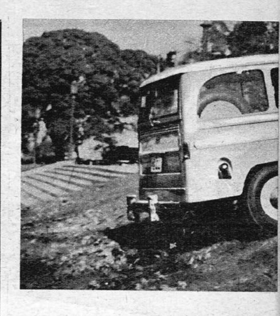
MODELOS	UA-1RA	UA-1RB
CARACTERÍSTICAS GENERALES		
Altura máxima	(*) 1860 mm	(*) 1860 mm
Ancho máximo	1727 mm	1727 mm
Largo máximo	4476 mm	4476 mm
Distancia entre ejes	2654 mm	2654 mm
Trocha delantera	1448 mm	1448 mm
Trocha trasera	1462 mm	1462 mm
Despeje del suelo	218 mm	218 mm
Radio de giro	5,5 m	5,5 m
(*) = Equipado y carga normal		
MOTOR		
Modelo	Tornado OHC - 181 Special	
Tipo	6 cilindros en línea - Válvulas y árbol de levas a la cabeza	
Número de cilindros	6	
Diámetro de cilindros	84,943 mm	
Carrera de pistones	87,312 mm	
Cilindrada	2960 cm³	
Relación de compresión	7,65 : 1	
Cupla motriz máxima	21 Kgm a 2200 rpm	
Potencia efectiva	115 HP a 4200 rpm	
Tapa de cilindros	Fundición gris	
SISTEMA DE ENFRIAMIENTO		
Tipo de circulación	Forzada a presión	
Control de temperatura	Termostático	
Capacidad aproximada	11.300	11.300
SISTEMA DE LUBRICACIÓN		
Tipo	A presión completa de cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas	
Filtros de aceite	Dos: "Flujo total" y "En derivación"	
Capacidad aceite motor	5,535 l c/filtros - 3,850 l s/filtros	
SISTEMA DE COMBUSTIBLE		
Carburador	RBS Cárter	
Bomba de nafta	"Cárter" simple	
Capacidad tanque nafta	67,100	67,100
SISTEMA ELÉCTRICO		
Batería	12 V	
Polaridad	Negativo a masa	
Capacidad	55 Amperes hora	
Generador	12 V - 35 A	
Regulador de carga compuesto por:	Disyuntor-limitador de intensidad - Regulador de voltaje	
TRASMISIÓN		
Caja de trasferencia		
Tipo	Selectiva	—
Velocidades	2 (Alta y baja)	
Relación de engranajes		
Alta	1.00:1	—
Baja	2.03:1	—
Caja de velocidades Tipo	Selectiva 2ª y 3ª Sincronizada Engr. Helicoid.	
Velocidades	3 de avance - 1 de retroceso	
Relación de engranajes	1ª 2,798:1, 2ª 1,551:1; 3ª 1,000:1 Retroceso 3,798:1	
Control de los cambios	Remoto	
EMBRAGUE		
Tipo	Monodisco seco	
Mando	Por placa de presión	
Acción directa desde el pedal	Mecánico	
PUENTE DELANTERO		
Tipo	Eje rígido	Paralelogramo articulado
Desmultiplicación	4,56:1	
PUENTE TRASERO		
Tipo	Semiflotante	
Desmultiplicación	4,56:1	4,09:1
SUSPENSIÓN DELANTERA		
Tipo	Elásticos semi-elípticos	Susp. Ind. a elást. Semielipt. Trasv.
Amortiguadores	Hidrául. acción directa y doble efecto	
SUSPENSIÓN TRASERA		
Tipo	A elásticos semielípticos	
Amortiguadores	Hidrául. acción directa y doble efecto	
DIRECCIÓN		
Tipo	Rodillo y sinfín, montados sobre cojinetes de rodillos	
Desmultiplicación	18,2:1	
FRENOS		
Ruedas delanteras	Hidráulicos autocentrantes	
Ruedas traseras	Hidráulicos autocentrantes	
CARROCERÍA		
Tipo	Cabina sobre bastidor	
Clase	Rural	Rural
NEUMÁTICOS	650/70 x 16 - 4 telas	

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL JEEP GLADIATOR

DATOS GENERALES	TA-4PA	TA-4PB	TA-5PB
Altura máxima			
Cargado	1772 mm	1772 mm	1760 mm
Descargado	1812 mm	1812 mm	1800 mm
Ancho máximo	2004 mm	2004 mm	2004 mm
Largo máximo	4912 mm	4912 mm	4912 mm
Distancia entre ejes	3048 mm	3048 mm	3048 mm
Trocha delantera	1613 mm	1613 mm	1613 mm
Trocha trasera	1621 mm	1621 mm	1621 mm
Despeje del suelo	224 mm	224 mm	224 mm
Radio de giro	6,80 m	6,80 m	6,80 m

Dimensiones de la caja (mm)	Int.	Ext.	Int.	Ext.	Int.	Ext.
Alto	515	520	515	520	515	520
Largo	2110	2320	2110	2320	2110	2320
Ancho	1448	1968	1448	1968	1448	1968

	TA-4PA	TA-4PB	TA-5PB
Nº de puertas	2	2	2
Capacidad de carga	1000 kg	1000 kg	500 kg
Peso aproximado	1769 kg	1718 kg	1672 kg
MOTOR			
Modelo	Tornado OHC 6-230 SUPER-POWER		
Tipo	6 cilindros en línea, válvulas y árbol de levas a la cabeza		
Diámetro de cilindros	85 mm		
Carrera de pistones	111,12 mm		
Cilindrada	3.770 cm³		
Relación de compresión	7.5:1		
Cupla motriz máxima	27 Kgm a 2000 rpm		
Potencia efectiva	130 HP a 4200 rpm		
SISTEMA DE ENFRIAMIENTO			
Tipo de circulación	Forzada a presión		
Control de temperatura	Termostático		
Capacidad aproximada	10,700 l	10,700 l	10,700 l
SISTEMA DE LUBRICACIÓN			
Tipo	A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas		
Filtros de aceite	Dos: "Flujo total" y "En derivación"		
Capacidad aceite motor	5,535 l c/filtros 3,805 l s/filtros		
SISTEMA DE COMBUSTIBLE			
Carburador	RBS Cárter		
Bomba de nafta	Cárter simple		
Capacidad del tanque de nafta	79,500 l		
SISTEMA ELÉCTRICO			
Batería	12 V		
Polaridad	Negativo a masa		
Capacidad	55 Amp/hora		
Generador	12 V - 35 Amp.		
Alternador	Opcional		
Regulador de carga compuesto por	Disyuntor Limitador de intensidad Regulador de tensión		
TRASMISIÓN			
Caja de trasferencia (tipo)	Selectiva		
Velocidades	2. Alta y Baja (TA-4 PA)		
Relación de engranajes	Baja 2.03:1 Alta 1.00:1		
Caja de velocidades	Selectiva, 2ª y 3ª sincronizadas Engranajes helicoidales		
Velocidades	3 de avance y 1 de retroceso		
Relación de engranajes	1ª 2,798:1; 2ª 1,551:1; 3ª 1,000:1; Retr. 3,798:1		
Control de los cambios	Remoto		
EMBRAGUE			
Tipo	Monodisco seco		
Mando	Por placa de presión		
Acción desde el pedal	Hidráulico		
PUENTE TRASERO			
Tipo	Semiflotante		
Engranaje de mando (corona-piñón)	4,56:1	4,56:1 4,09:1 Extra Costo	4,09:1 4,56:1 Extra Costo
PUENTE DELANTERO			
Tipo	Semieje oscilante		
Desmultiplicación	4,56:1		
SUSPENSIÓN DELANTERA			
Tipo	Independiente a semieje articulados y barras de torsión		
Amortiguadores	Hidráulicos, acción directa y doble efecto con tope hidráulico		
SUSPENSIÓN TRASERA			
Tipo	A elásticos semielípticos		
Amortiguadores	Hidráulicos, acción directa y doble efecto		
DIRECCIÓN			
Tipo	Sector y Sinfín		
Desmultiplicación	24:1		
Dirección de potencia	Opcional		
FRENOS			
Ruedas delanteras	Hidráulicos autocentrantes		
Ruedas traseras	Hidráulicos autocentrantes		
Frenos de potencia	Opcionales		
CARROCERÍA			
Tipo	Media cabina sobre bastidor		
Clase	Pick-Up estilizada		
NEUMÁTICOS			
Tipo	Tragaleguas Tracción		Super Cushion
Medidas	7.00 x 16		6.70 x 16
Cantidad de telas	6		4
Presión de inflado	30 lbs		24 lbs



ESTANCIERA Y GLADIATOR

de 27 kilogramos a 2.000 rpm. **La versatilidad** de ambos modelos nos fue demostrada fehacientemente por personal de Industrias Kaiser Argentina. Como quien aparenta total indiferencia hacia los esfuerzos, ambos modelos realizaron pruebas de "cross-country". O quizá de "cross-city". ¿Quién nos puede decir cómo se llama, en términos automovilísticos, el subir y bajar escaleras? Cuando la caravana que integran unidades de los nuevos modelos presentados llegue a Bariloche, donde se encontrarán presentes durante las celebraciones del Festival de la Nieve, les será algo difícil encontrar escaleras por las que trepar. Pero cuando le hicimos presente a los conductores los desniveles del terreno y la resbaladiza amalgama que hacen





Arriba corazones. El nuevo tres litros empuja. La Estanciera obedece. A quien la conduzca le recomendamos prudencia. Sobre todo si va a Córdoba por Villa María, al llegar a la curva de Sanabria. Se lo decimos por experiencia...



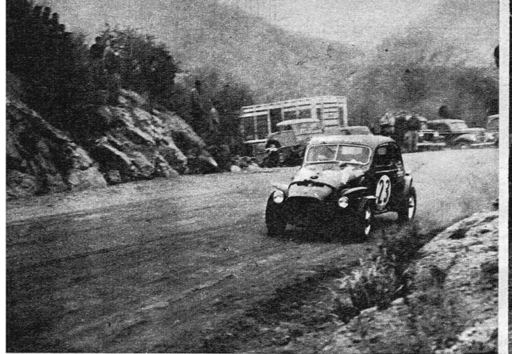


Subir, subir... y luego bajar. Pero por escaleras. ¿Qué demostraciones nos ofrecerá Kaiser Argentina en 1970? Si seguimos así va a ser cosa de alquilar balcones...

el barro chirle, el ripio fino y la nieve, nos dijeron con cierta sorna, no excenta de seguridad:
—Esta mañana nos comunicamos con Bariloche. Hay un metro de nieve en las laderas del Cerro Catedral.
En un aparte, un grupo de periodistas especializados comentaba las posibilidades competitivas de los nuevos modelos de motores presentados. El de carrera corta y menor cilindrada agrupaba las preferencias. Mientras escuchábamos estas y otras cosas, se nos ocurrió plagiar a O. Victor Andrade.
Miramos los vehículos presentados y nos dijimos bajito:
"Todo está. Nada ha cambiado..."
El exterior es el mismo,
¡Pero bajo tu capot
Llevas veneno maldito!



Mientras el Jeep Gladiator quedó abandonado de admiradores, los asadores quedaron vacíos de contenido. ¡Ah... periodismo argentino, de que buen apetito dispones...!



José "Pipo" Maimone mereció algo más que la suerte de clasificarse. Puso empeño increíble frente a la variedad de problemas que lo aquejaron.



Reinaba por sus fueros como el mejor. Conocedor de la ruta. Impetuoso. Velocísimo, José Manzano dio que hablar. Todo Mendoza vio trunca, al abandonar Manzano, una esperanza que pudo ser...

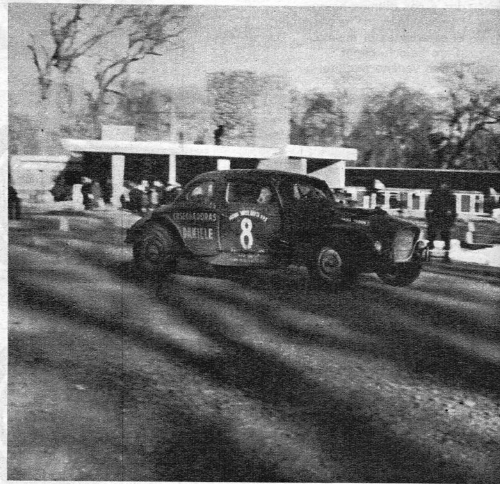
TERCERA VUELTA DE CUYO *(viene de la pág. 22)*



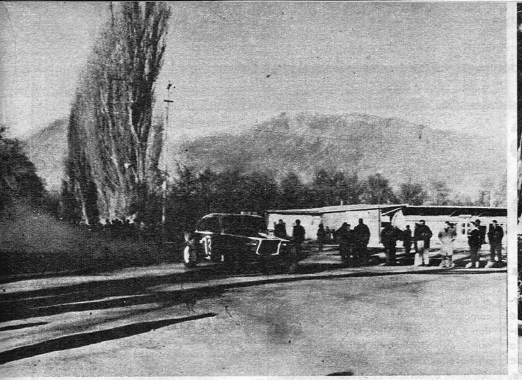
ción de calor. Con el aumento del régimen de rotación del cigüeñal se acumulan problemas derivados de mayores índices de fricción, de lubricación, pero, sobre todo, se eleva notablemente la necesaria capacidad de absorción de los efectos inerciales de los movimientos alternativos.

Lo expuesto, cuando debe extraerse, *reglamentariamente*, de un número limitado de motores con determinadas características, se traduce, por fuerza, en *fragilidad*. Como las mayores velocidades obtenidas deben traer consigo, también, correlativos márgenes de seguridad, la *especialización* sigue avanzando en cuanto hace a bastidor, a suspensiones, a frenos, a pesos y su distribución, a áreas trasversales máximas y a perfiles aerodinámicos. El producto final va dejando la senda del *caballito criollo* y tomando el camino del *pura sangre de carrera*.

Hay quienes se inclinan, entre ellos Juan Manuel Bordeu, por que los escenarios de las competencias de TC deben incluir todo tipo de camino que exista en el país. Es decir, que la vigencia



"Caramelo" Galbato merecía mejor suerte. Llegó a puntear la segunda etapa. Su abandono nos privó de lo que creímos podría otorgarle a la competencia el "otro tipo de emoción", no la angustia vivida.





Tarducci iba realizando una buena carrera. Al paso por Uspallata, debió detenerse con problemas graves de encendido. Lo apreciamos como piloto hábil "en lo sinuoso".

del TC debe estar en la *realidad* de las rutas existentes y no en la *selección* de algunas. Para este concepto, *nos estamos quedando sin autos*. Para el otro, para aquel que preconiza *los pisos fáciles*, aunque *la carrera sea difícil*, nos estamos alejando del criterio que prevaleció, como definición del TC, por muchos años.

Es la encrucijada de nuestra categoría mayor

Son dos caminos distintos. Tanto como los escenarios de la Vuelta de Arrecifes y la Tercer Vuelta de Cuyo. Lo ecléctico está condenado a la medianía. El interrogante queda abierto.

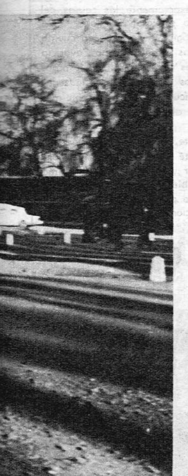
La competencia en sí

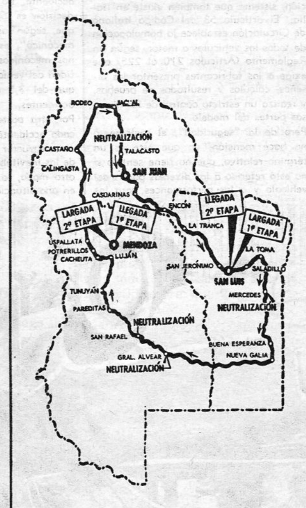
No eran muchos los inscriptos. Pero había de los buenos. Éstos quedaron pronto. Las deserciones de Bordeu, Di Palma, de Álzaga y Gimeno restaron el concurso de los *velocistas*. Manzano *atacó firmemente*. Él mismo lo confesó: —Al romper el caño de

(sigue en la pág. 35)



Villa Mercedes, San Luis. La representó Alfredo Fretes, con poca fortuna. No fue excepción, en un panorama eminentemente desolador.





CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS



Jim Clark

El escocés Jim Clark volvió a vencer en el Gran Premio de Inglaterra, y continúa sumando puntos para el campeonato mundial. Actualmente las posiciones son las siguientes:

JIM CLARK	36	MIKE SPENCE	6
GRAHAM HILL	23	JACK BRABHAM	3
JACKIE STEWART	19	DENIS HULME	3
JOHN SURTEES	17	JOSEPH SIFFERT	2
BRUCE MCLAREN	8	RICHIE GINTER	1
LORENZO BANDINI	6	DAN GURNEY	1

SI TODOS LOS AUTOMÓVILES DEL MUNDO...

La responsabilidad del fabricante de automóviles consiste en esforzarse para lograr que el uso de su producto sea lo menos peligroso posible; pero ¿hasta qué punto el reventón de un neumático, la ruptura de un semieje, la insuficiencia de frenos, se puede atribuir a la "avaricia mecánica" de sus constructores? ¿Cuáles son los límites de seguridad? Juicios por daños y perjuicios: jugosas indemnizaciones.

por GIOVANNI CANESTRINI

EN LA ÚLTIMA asamblea general de los accionistas de la General Motors, los concurrentes fueron informados de una demanda presentada por algunos propietarios de automóviles "Corvair" que declararon, tal como fue publicado por los diarios, que "sus automóviles, de improviso e inesperadamente, se descontrolaban". En otras palabras, se salían del camino. Actualmente, la General Motors tiene en producción tres modelos de Corvair (una berlina, un cabriolet y un modelo deportivo), propulsados por motores de 2.687 cc, con una potencia que varía entre los 95 y los 140 HP, y cuyas velocidades máximas van, según el catálogo, de 148 a 155 km/h. Estos coches son los descendientes directos del famoso Corvair, el primer automóvil americano de motor posterior, de 6 cilindros horizontales opuestos. Cuando fue lanzado al mercado, en 1960, este modelo estaba equipado con un motor de cilindrada (y, por tanto, potencia) inferior (2.287 cc y 80 HP SAE), y fue recibido favorablemente por el público, aunque se hicieron algunas objeciones sobre su reducida velocidad máxima (130-135 km/h) y sobre lo inadecuado de su aceleración. Sin embargo, no se objetó su tenida ni se consideró insuficiente o irregular.

Pero no es esto lo que hoy importa; a nuestro modo de ver, lo más alarmante del episodio es que un cierto número de clientes de una fábrica de automóviles —la mayor del mundo— reclamen el pago de los daños sufridos y, ante un tribunal, responsabilicen a los constructores, por avaricia o descuido en el proyecto, que se habría traducido en una construcción defectuosa.

En el caso específico que hemos citado, se culpa a la General Motors de "negligencia en el diseño de la parte posterior del auto y, en particular, del tren trasero y de las suspensiones".

Como han declarado los periodistas estadounidenses, jamás se había instruido un proceso de este género en los Estados Unidos, a excepción de uno celebrado en California, en junio del año pasado, que terminó con una indemnización, por parte de la fábrica, de setenta mil dólares. Naturalmente, después del primer ejemplo, los procesos han proliferado (parece que los abogados aceptan defenderlos si sus servicios son recompensados con la mitad de la indemnización), alarmando profundamente a los constructores por la responsabilidad que les corresponde en caso de accidentes, casi siempre inexplicables o irreconstruibles.

Basta pensar en la cantidad de casos en que se puede culpar a los fabricantes de "avaricia mecánica", cuando en realidad los accidentes fueron causados no por una deficiencia constructiva o de diseño, sino por un error o una distracción del piloto. Se puede culpar a los fabricantes por el reventón de un neumático, por la insuficiente protección interna del auto, por un volante presuntamente mal diseñado, por una puerta que no se abre después de un choque, por una sobrecarga bastante difícil de comprobar y, finalmente, por una tenida o estabilidad escasa.

Basándose precisamente en la inestabilidad de sus modelos es que los usuarios del Corvair han iniciado sus demandas. Es fácil prever cómo terminarán las cosas, y vale la pena ocuparse —sean o no fundadas las acusaciones— de este espinoso asunto, que, por otra parte, ya se ha planteado algunas veces en Europa, sin mayor éxito, aunque fue seguido por tentativas francamente fraudulentas.

Como ha escrito hace algunos años Charles A. Chayne, vicepresidente de la General Motors, "la responsabilidad del fabricante de automóviles consiste en esforzarse para lograr que el uso de su producto sea lo menos peligroso posible".

Pero es evidente que los constructores no pueden fabricar un vehículo a prueba de conductores, ni pueden intentar sustituir al usuario, de quien depende, en forma exclusiva, el modo de conducir y de mantener una máquina.

Por ejemplo, ¿cuántas veces la pérdida de una rueda o la rotura de un semieje es consecuencia de uno o varios golpes violentos sufridos por el tren delantero o trasero? ¿Cuántas veces el reventón de un neumático se debe a que el dueño posterga indebidamente su cambio? ¿Cuántas veces los frenos fallan o funcionan en forma peligrosa porque el automovilista no se ha preocupado en hacerlos regular? ¿Se puede demandar a los constructores si ocurre un accidente en estos casos? Pero, ¿cómo demostrarlo?

Además, ¿es correcto en todos los casos acusar de "avaricia mecánica" al vehículo, y no a la carretera y a las condiciones en que se encuentra? El constructor tiene el deber de producir un vehículo que ofrezca la máxima seguridad posible, dentro de los límites de empleo para el cual ha sido diseñado, pero no puede, evidentemente, garantizarlo contra las consecuencias de un error de conducción o de un empleo incorrecto.

Es de interés para el constructor y para el proyectista proveer al cliente de un vehículo lo más seguro posible, cosa que ocurre normalmente, aún en los casos límites. Este argumento se discutió en Bolonia hace dos años, en un Congreso de Medicina y Automovilismo.

Por otra parte, en todos los países hay leyes que rigen la admisión de un vehículo a motor. En los Estados Unidos, el diseño del vehículo y de sus partes (aun tratándose de accesorios o de modificaciones) está sujeto a una homologación, sistema que también existe en Italia. El artículo 53 del Código Italiano de Circulación establece la homologación de todos los vehículos a motor, según un Reglamento (Artículos 210 al 225) que exige a los fabricantes presentar los diseños, cálculos y resultados de pruebas, y realiza un estricto control de las diversas partes del modelo.

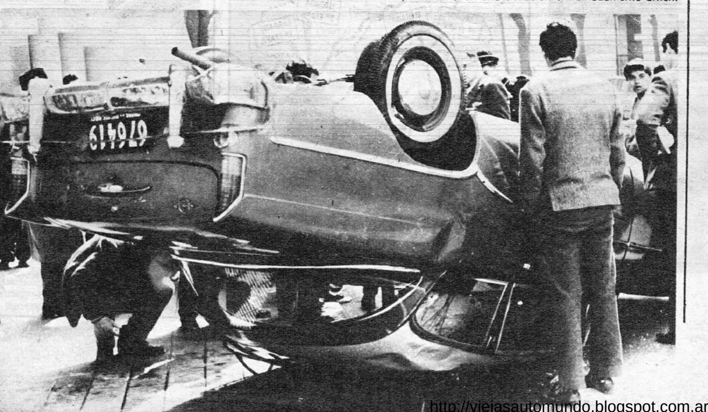
Pero de la "seguridad", el reglamento no hace mención, ya que este es un término relativo, que no tiene sentido si no está referido a las diversas partes del vehículo y a las performances para las cuales ha sido diseñado. Dada su importancia vital, la seguridad de un vehículo debe ser considerada en relación a los elementos esenciales que lo componen, que deben garantizar la resistencia y la solidez del complejo y una protección aceptable, tanto en el interior como en el exterior, en caso de accidente.

Es difícil, si no imposible, llegar a una definición y, por tanto, a una clasificación de la "seguridad". Sólo se puede llegar mediante la comparación con las características de otros vehículos existentes o a través de una serie de experiencias realizadas con los prototipos. Para esto, las competiciones deportivas son útiles e insustituibles, especialmente si se sabe adecuar las fórmulas de carreras a las exigencias de la producción en serie.

Este problema fue encarado hace unos 15 años por la Comisión Técnica de la Federación Internacional del Automóvil, como consecuencia de los numerosos y graves casos de "avaricia" que se habían registrado en las carreras. En un solo año se registraron una veintena de roturas de puntas de eje, con consecuencias mortales en un par de casos. Cuando se decidió someter a homologación a todos los automóviles deportivos para admitirlos en las competiciones, la Comisión Técnica se encontró frente a un insuperable obstáculo jurídico: ¿quién asumiría la responsabilidad de aprobar el proyecto de un auto destinado a las carreras?

El mismo interrogante se presenta en la actualidad, aunque en términos menos comprometedores, en el caso de los automóviles de serie. Es evidente que la responsabilidad recae únicamente en el proyectista y en el constructor, pero también lo es que, cuando no se puedan determinar exactamente las causas del accidente, no se resolverá nada. Esta decisión es lógica si se tiene en cuenta que, según las estadísticas, la "avaricia mecánica", es decir, la rotura de órganos mecánicos esenciales para la seguridad del vehículo, no es responsable más que del 3,5 al 6,5 por ciento de los accidentes.

Por otra parte, es necesario evitar que cada accidente de tránsito recaiga sobre el constructor y proteger a este último de las inevitables especulaciones que, de otro modo, lo pondrían, en la práctica, en una situación extremadamente difícil.



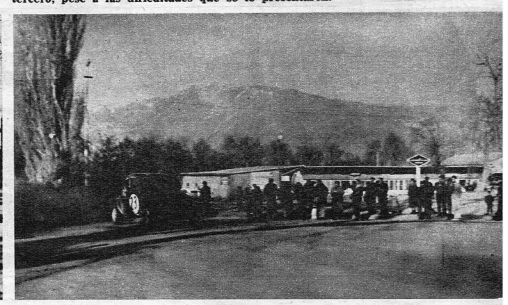


Dando un hándicap de 1.800 cc, Nasif Estéfano piloteó un Volvo que adoleció de "proceso asmático". Curioso: el campeón de MN corre un TM en una carrera de TC.



Raúl Chabert, el marplatense, es siempre una "fija" que llega. Esta vez también lo hizo. Contra viento y marea, y "contra diferenciales". Llegó tercero, pese a las dificultades que se le presentaron.





Con modestia, pero con integridad. Sin medios, pero con entusiasmo. "Pipo" Maimone debe haberse ganado el respeto de todo Mendoza. Se lo merece.

TERCERA VUELTA DE CUYO *(viene de la pág. 33)*

frenos, estaba en la estela de tierra que dejaba Bordeu. En 10 kilómetros más *era mío*.

Pero el inconveniente se produjo y como *con rabia*, luego de volver sobre sus pasos más de 50 km, *frenando contra los alambrados*, José Manzano volvió a la lucha. El *regularista* —Oscar Cordonnier —iba triunfando en la etapa que, en definitiva, haría suya. Para los demás hubo problemas mil. Héctor Rey, con un vuelco sin consecuencias físicas, originado en frenos. Galbato, con dos pistones rotos. Tarducci, con encendido. Hubo también *imprecaciones varias* para amortiguadores, diferenciales y bielas. El tiempo, malo. Con lluvia, nieve y vientos fuertes. El promedio, discreto: 147,870 km/h. Los clasificados: *seis*. Luego de Cordonnier llegaron Tarducci, Manzano, Chabert, Estéfano y Galbato.

Y faltaba la etapa más difícil . . .

Esperamos *contra toda esperanza*. Pensamos en el temperamento de José Manzano y creímos posible el *gran duelo*. El mendocino *no defraudó a nadie*. Mientras duró, fue una peremne demostración de audacia y capacidad.

Cordonnier, mientras tanto, *en lo suyo*. Y comenzó a cernirse la tormenta. No en los cielos, como en la primera etapa. *En la ruta*. *Problemas*, hubo *para todos*, aun para el eventual vencedor. Pelearon con *la enfermedad* de los fierros, *como poseídos*. Estéfano, Chabert y Maimone, el que llegó empujando su TC al autódromo de San Luis.

Vencidos, pero con *todos los honores*, quedaron —a la vera del camino— Manzano y Galbato.

Sin quitarle mérito a nadie, no podemos menos que destacar, con todo el énfasis que nos da la certidumbre, que Cuyo puede estar orgulloso de sus volantes: Manzano, Gimeno, Maimone, Flores. Cuatro nombres con una división: *posibilidades*. No son iguales para los dos primeros que para los restantes. Pero los cuatro tienen en común: *nervio, empuje, constancia* y una tremenda *honestidad deportiva*.

Manzano, Gimeno, Maimone y Flores cumplieron con Cuyo. Cumpla Cuyo con ellos. Sobre todo, con quienes *tanto quieren* y *tan poco pueden*.

Derrape

CLASIFICACIÓN 1ª ETAPA

Clasif.	Nº	PILOTO	TIEMPO
1º	5	Oscar A. Cordonnier	5h 47' 22" 1/5
2º	13	Mario Tarducci	6h 11' 39"
3º	7	José Manzano	6h 13' 59"
4º	10	Raúl Chabert	6h 48' 1"
5º	21	Nasif Estéfano	6h 54' 30"
6º	8	Carmelo Galbato	6h 56' 13"
7º	23	José Maimone	7h 23' 7"
8º	30	Jorge Flores	7h 23' 27"

Promedio del ganador: 147,870 km/h.

CLASIFICACIÓN 2ª ETAPA

Clasif.	Nº	PILOTO	TIEMPO
1º	5	O. A. Cordonnier	7h 52' 36"
2º	21	Nasif Estéfano	7h 57' 28"
3º	10	Raúl Chabert	8h 41' 57"
4º	23	José Maimone	8h 45' 50"

Promedio del ganador: 115,680 km/h.

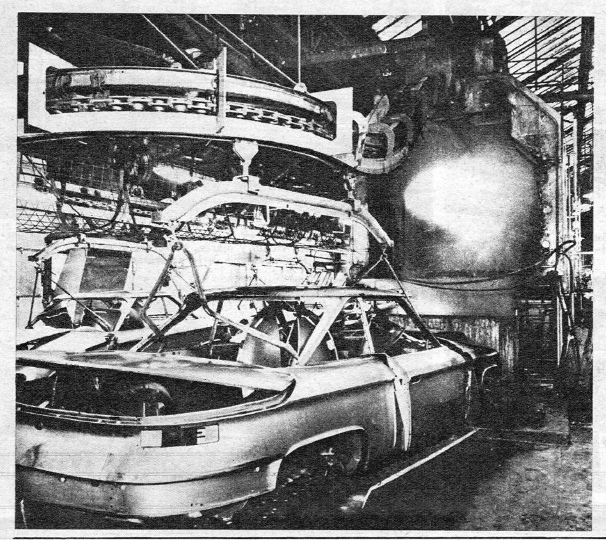
CLASIFICACIÓN FINAL

Clasif.	Nº	PILOTO	TIEMPO
1º	5	O. A. Cordonnier	13h 39' 58" 1/5
2º	21	Nasif Estéfano	14h 51' 58"
3º	10	Raúl Chabert	15h 29' 58"
4º	23	José Maimone	16h 18' 57"

Promedio del ganador: 129,148 km/h.

CAMPEONATO TC

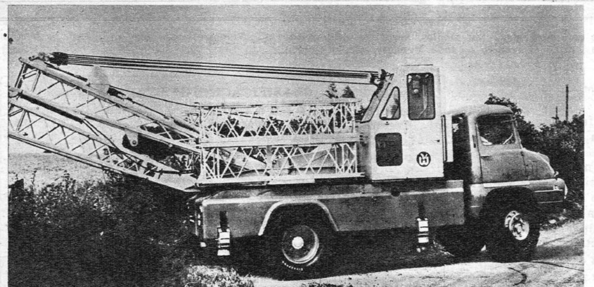
Emiliozzi	66	Estéfano	12	T. Bordeu	3
Cupeiro	45	Di Palma	10	Tarducci	3
De Álzaga	29	V. del Carril	10	Maimone	3
Cordonnier	28	Gougy	7	Ríos	2,50
Paireti	24	Bertolotto	6,50	Galbato	2,50
Loeffel	21	Manzano	6	Jara	2
Chabert	19	Marincovich	4,50	Sergio	2
Casá	15,50	J. M. Bordeu	4	Aloé	1
Ciani	15	Domínguez	4	Facchini	1
Gimeno	15	Rodríguez	3	Faustino	1



MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA

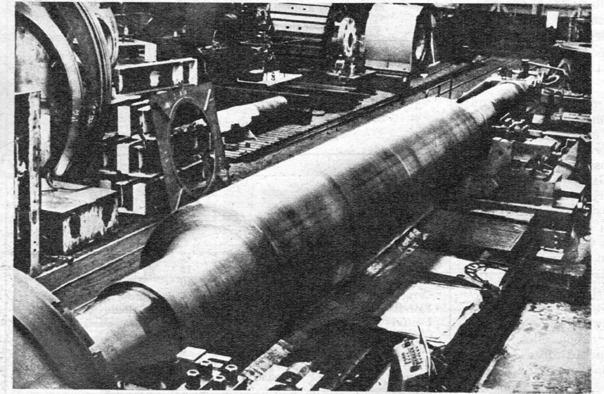
BASE ESPECIAL PARA LA PINTURA DE LAS CARROCERÍAS

LAS carrocerías del Panhard 24 reciben, antes de ser pintadas, una preparación especial de sus superficies con productos Parker. Esta preparación forma sobre las superficies metálicas una base que permite una adherencia perfecta de la pintura final. En la ilustración puede verse la entrada al túnel de degrasaje-fosfatación para el tratamiento de las carrocerías, en la fábrica Panhard de París.



POTENTE GRÚA MÓVIL

LA Societé Whitlock Bros. Ltd. de Great Yeldhan, Essex, puso a punto un nuevo modelo de grúa móvil. La Whitlock 6 t, está montada sobre un camión y tiene una corona que le permite pivotar en forma continua 360°. Posee una flecha de 7,31 m y una cabina separada para el operador, en la que se encuentran todos los comandos hidráulicos. Cinco elementos desmontables le confieren una flecha total de 23,78 m. Las velocidades de levantamiento varían de 86,35 cm por segundo con un cable, a 21,6 cm por segundo con cuatro cables y las cargas máximas que es capaz de levantar son de 2,1 a 6 toneladas. La velocidad de rotación a plena carga es de tres revoluciones por minuto y la grúa puede ser levantada y bajada entre 0 y 75° en 27,5 segundos.

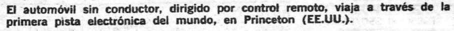


TURBO ALTERNADORES PARA USINAS FRANCESAS

PARA equipar la central de Porcheville II, Electricité de France encargó a la Sociedad de Construcciones Electromecánicas Jeumont-Schneider la construcción de una serie de turboalternadores de 3.000 rpm. Estas máquinas bipolares, cuya puesta en servicio se prevé para mediados de 1967, han sido diseñadas para un factor de potencia de 0,9 y para una potencia aparente de 667 MVA con una tensión entre bornes de 20 kV a 50 Hz. Su rendimiento es del 98,9 %, su relación de corto-circuito ligeramente superior a 0,4 y su reactancia transitoria saturada inferior o igual al 38 %. En la ilustración puede apreciarse el árbol del rotor de uno de ellos, de 73 toneladas de peso, durante el proceso de fabricación en los Ateliers de Jeumont.

PILOTO AUTOMÁTICO PARA AUTOMÓVILES





El automóvil sin conductor, dirigido por control remoto, viaja a través de la primera pista electrónica del mundo, en Princeton (EE.UU.).



Los ingenieros examinan las bobinas de detección por medio de las cuales se registran las órdenes de los trasmisores enterrados en el camino.

UN AUTOMOVIL sin conductor, dirigido por control remoto, ha sido probado exitosamente en el Centro de Investigaciones de la RCA, en Princeton, Nueva Jersey, EE.UU. El revolucionario invento es el predecesor de los futuros "chóferes", y el confort que proporciona, un anticipo de los comodísimos viajes de nuestros descendientes. El vehículo fue ensayado en la primera pista electrónica del mundo: en respuesta a señales generadas en circuitos enterrados, por un auto que le precede, el coche arranca, acelera, disminuye la velocidad y se detiene, manteniéndose a una distancia prudencial del vehículo que va adelante, sin la intervención de ninguna persona. Con automóviles y autopistas de este tipo, se cree que desaparecerán los accidentes.

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	210.000
Super 4 puertas	1948/49	220.000
Super 4 puertas	1950	255.000
Super 4 puertas	1954	345.000
Super 4 puertas	1956	520.000
Super 4 puertas	1958	590.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/140.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	510/550.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	245.000
4 puertas	1946/47	345.000
Fleetline	1947	420.000
4 puertas	1951	465.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	575.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	665.000
Bel Air 8 cil. - c. aut. ..	1957	630.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	765.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.355.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.250.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas ..	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	275.000
4 puertas	1953	320/350.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	435.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	310/330.000
FORD		
Cupé convertible	1940	190/215.000
2 puertas	1941/42	200/225.000
4 puertas	1941/42	220/245.000
Cupé sedan	1941/42	300.000
2 puertas	1946/47	300/325.000
4 puertas	1946/47	320/340.000
Cupé sedan	1946/47	400.000
4 puertas	1951	375/390.000
4 puertas	1953	415/435.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. 4 puertas	1960	850.000
Galaxie 8 cil. - c. aut. 4 puertas	1960	800.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. 4 puertas	1961	960.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	190.000
4 puertas	1948	195/215.000
MERCURY		
4 puertas	1940	230.000
4 puertas	1946/47	315.000
Cupé convertible	1946/47	330.000
Monterrey 2 puertas ...	1951	365.000
Monterrey 4 puertas ...	1953	380.000
Monterrey 4 puertas ...	1956	485.000
Monterrey 4 puertas ...	1957	520.000
Montclair 4 puertas ...	1958	535.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/245.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
Cupé sedan	1955	340/355.000
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	49[illegible]
88 cupé sedan	1956	600/640.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	440/460.000
4 puertas	1961	535.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	360.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	180/200.000
4 puertas	1948	225.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Marcas y modelos	Año	m$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	165.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/225.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/370.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/410.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/300.000
2 CV	1962	325/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	740/760.000
400	1963	825/840.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	230/250.000
Cupé BMW	1961	305/335.000
700	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	490/515.000
1500 4 puertas	1961	545/560.000
1500 4 puertas	1962	570/595.000
1500 4 puertas	1963	620/645.000
1500 4 puertas	1964	675/700.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	300/310.000
4 puertas	1958	370/390.000
Sedan 1000 4 puertas ..	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas ..	1961	475/510.000
Sedan 1000 4 puertas ..	1962	520/540.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	225/250.000
IKA	1958	255/280.000
IKA	1959	300/325.000
IKA	1960	320/345.000
IKA	1961	350/370.000
IKA	1962	400/425.000
IKA	1963	475/495.000
IKA	1964	550/580.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	245/265.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	300/320.000
1100 4 puertas	1961	435/460.000
750 2 puertas	1962	325/355.000

AUTO USADO

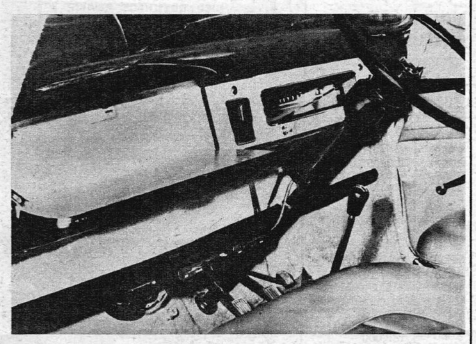
Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	490/510.000
750 2 puertas	1963	395/420.000
1100 4 puertas	1963	520/540.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	430/460.000
1500 Gran Clase	1964	740/760.000
Rural Familiar	1964	800.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	730/760.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	775/800.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	835.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	150/180.000
2 puertas	1962	325/340.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	235/270.000
1100 rural 2 puertas	1961	305/330.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	110/140.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	335/350.000
700 2 puertas	1963	360/380.000
JEEP		
IKA	1957	160/190.000
IKA	1958/59	210/230.000
IKA	1960/61	260/290.000
IKA	1962	300/335.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	390/420.000
Carabela	1961	425/440.000
Rambler C. Custom	1962	580/600.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	665/680.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	800/835.000
Rambler C. Custom	1964	825.000
Rambler C. Country	1964	840.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	160/190.000
Prinz 34 HP	1960	210/245.000
Prinz 34 HP	1961	245/260.000
Prinz 34 HP	1962	260/295.000
Prinz 34 HP	1963	315.000
PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575.000
403	1961	615.000
403	1962	630/650.000
404	1962	690/710.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
403	1964	780/800.000
404	1964	840/870.000
404 Rural	1964	940.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	270/285.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/320.00
Dauphine 4 puertas	1962	330/350.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	360/390.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	460.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	435.000

Marcas y modelos	Año	m$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	850/875.000
III	1964	910/940.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

Marcas y modelos	Año	m$n
BORGWARD		
Isabella	1956	340/370.000
Isabella	1957	380/400.000
Isabella	1958	430/450.000
Isabella	1960	520.000
CITROËN		
11 ligero	1946/47	200/235.000
2 CV	1958	250.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	310/335.000
600 2 puertas	1958	215/240.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	115/130.000
4 puertas	1950	185.000
4 puertas	1956	255/275.000
Rural	1956	275.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	340/370.000
4 puertas naftero	1953	285/300.000
220 diésel 4 puertas	1953	300/345.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	800/845.000
220 S 4 puertas	1961	1.350.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.250.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	340.000
Rural	1958	435.000
Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rural	1959	515.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rural	1961	650.000
Rekord 4 puertas	1961	630.000
SIMCA		
4 puertas	1955	230/260.000
Rural	1955	255.000
Rural	1956	270.000
4 puertas	1958	310/340.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	335.000
17 M 4 puertas	1958/59	480.000
17 M rural	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1958/59	460.000
17 M 2 puertas	1960	510.000
17 M 2 puertas	1961	560/580.000
17 M 4 puertas	1961	580/615.000
17 M rural	1961	625.000
17 M 4 puertas	1962	660/685.000
17 M rural	1962	710/735.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	260/280.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	315.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	355.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/555.000
Export 2 puertas	1962	585/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000

EL FUTURO DE LOS PLÁSTICOS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



El tablero del BMC 1100, que es producido por la Exto Plastics Lt., consta de tres piezas separadas realizadas en "Propathene".



La liviana carrocería de poliester y fibra de vidrio de este auto de alquiler (producida por una firma inglesa con el nuevo material plástico "Celobong") es la primera carrocería de plástico que ha recibido la aprobación oficial de la policía londinense.

El siempre creciente desarrollo de la industria plástica ha permitido encontrar aplicaciones, hasta hace unos años insospechadas, de las nuevas resinas plásticas en la construcción de automóviles. Revolucionarias técnicas y el decubrimiento de materiales con estructuras moleculares especiales han permitido realizar piezas con características similares, y en algunos casos superiores, a las fabricadas con los materiales convencionales. En la actualidad, la industria automotriz mundial emplea, anualmente, 30.000 toneladas de material plástico, contra menos de 5.000 utilizadas en 1958. En un Ford Zephyr 6, por ejemplo, 22,7 kg de su peso total (1.134 kg) son de material plástico, lo que representa alrededor del 2 %.

La British Resin Products lanzó a la venta una nueva gama de materiales plásticos reforzados, bajo el nombre de **Celobong**, que permitirán la fabricación en gran escala de carrocerías para automóviles, autobombas, ambulancias, etc. La técnica constructiva de automóviles es un terreno difícil para realizar profecías, pero, de mantenerse las tendencias actuales, podemos esperar que gran parte del material empleado en la fabricación de automóviles, en el próximo decenio, sea plástico.

RINCÓN DE



NOVICIOS

Cuando un novicio compra un auto de competición y se presenta en la línea de largada de su primera carrera, pueden suceder dos cosas: que haga las cosas bien y despacio, o que trate de hacerlas rápido y le salgan mal. Hay quienes se inclinan por lo primero. Nosotros no estamos tan seguros. Araujo, flamante dueño del Peugeot 403 (ex Alberto Gómez), trató de hacerlas rápido y le salieron mal. Pero tenía unas ganas bárbaras de correr. Si le duran, estamos entonces seguros de que terminará haciéndolas ligero y prolijamente. Aunque no mucho. Pero, ¿alguna vez habrán observado ustedes que no son precisamente los más prolijos los que rompen los relojes?

Según un informe de la Comisión Federal de la Energía de Estados Unidos, la introducción de automotores con motor eléctrico podría contribuir a disminuir la contaminación atmosférica en las grandes ciudades. El informe fue seguido por un estudio realizado por la industria estadounidense de la energía eléctrica, que duró tres años, según el cual los vehículos propulsados por motores eléctricos podrían ser perfeccionados para su uso en ciudad, mejorando las prestaciones y la duración de las baterías.

• • •

Una firma británica ha desarrollado un motor diésel monocilíndrico enfriado por aire, que es uno de los más pequeños de su tipo fabricados hasta la fecha. Pesa apenas 41 kg y sus dimensiones son las siguientes: altura 41 cm, largo 35,8 cm y ancho 27,8 cm. Los constructores declararon que por sus dimensiones y por su rendimiento el motor representa un paso notable en la evolución de los motores diésel.

• • •

Se encuentra en construcción en México un establecimiento que debe entrar en funcionamiento el año próximo, que ha sido enteramente financiado por la Nissam Motor Co. Según las informaciones recogidas, la nueva unidad industrial montará anualmente 6.600 automóviles y camiones, cuyas partes principales serán importadas en un principio del Japón. Se espera que la producción alcance, en 1970, las 10.000 unidades. La distribución estará a cargo de la Nissam mexicana.

• • •

Durante el pasado mes de mayo, en los establecimientos de la Auto Union GMBH de Ingolstadt, se montaron numerosos Volkswagen 1200 a fin de utilizar totalmente la capacidad de producción existente. La construcción de los modelos DKW F 11 y DKW F 12 cesará en el verano de 1965, pero el modelo DKW F 102 continuará en producción.

• • •

El Touring Club Argentino confirió el certificado de Miembros Honorarios y una placa distintiva a un grupo de jóvenes francesas que está realizando un raid entre Ushuaia y Fairbanks, Alaska. El equipo, integrado por las señoritas Michele Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard y Martine Libersar fue

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

18 de julio - Club Sportivo Independiente - General Pico - Carretera (TC)

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

18 de julio - CMC - Holanda - Gran Premio de los Países Bajos (1)
18 de julio - Alemania - Gran Premio de Solitude (2, S, GT).

Pruebas de regularidad

17 - 18 de julio - México - Rally de las 24 Horas.
19 - 25 de julio - CER - Francia - Copa de los Alpes.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato de Europa de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallys
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

TUERCAS

Noticiero confidencial

TOURING CLUB, TURISMO Y CARLOS GARDEL

En los salones del Club del Progreso de Buenos Aires, el Touring Club Argentino reunió en una comida a los periodistas especializados en turismo y automovilismo. En el curso de ella el señor Federico Fernández Pita, presidente del Touring Club, informó sobre su reciente viaje a Europa y su participación en la asamblea de la Alliance International de Tourisme, que se realizó en Vichy, Francia. **En esa oportunidad,** dijo el señor Fernández Pita, **expuse ante los representantes de esas entidades, que movilizan más de 100 millones de personas en viajes, el interés de la República Argentina de recibir a esas comitivas de visitantes extranjeros. Este deseo mereció la mejor acogida y la promesa de que en los próximos programas anuales de viajes, estas entidades incluirán visitas colectivas al Río de la Plata.**

Al término de la conferencia de prensa las autoridades del Touring Club invitaron a los periodistas presentes a rendir un homenaje a Carlos Gardel, de cuya desaparición se cumplió este año el trigésimo aniversario. La mayoría de los concurrentes se dirigieron entonces a la intersección de las calles Corrientes y Esmeralda —"esquina Carlos Cardel"—, donde la directora de relaciones públicas del Touring Club, señorita Martha Kommer, depositó un ramo de flores junto a la placa de bronce que recuerda al famoso cantor. En seguida hicieron uso de la palabra Fernández Pita y el periodista Luis Miguel Sánchez, quienes evocaron la figura del "Morocho del Abasto", cuyo permanente recuerdo constituye, sin duda, una de las atracciones turísticas del Buenos Aires de hoy.

agasajado en el local del Touring Club por las autoridades de esta entidad y por directivos de Industrias Kaiser Argentina y de la Régie Renault.

• • •

Al cierre de la Muestra Internacional de Nueva York —donde se exhibió el "Monstruo Verde", auto de propulsión a chorro con el que se batió el récord de velocidad sobre tierra— Art Arfons, que posee la mencionada marca, declaró a los periodistas que intentará alcanzar las 650 millas por hora (cerca de 1.040 km/h). La tentativa será realizada en el curso del próximo verano.

• • •

Desde octubre de 1964 hasta el presente la Dunlop ha fabricado un millón de neumáticos SP 41. Actualmente este neumático es montado en doce modelos de automóviles ingleses de serie. Uno de sus éxitos más recientes lo constituyó el Rally de los Tulipanes, ya que los autos que ocuparon el primero y segundo puestos estaban equipados con este tipo de neumáticos. Además de exportarse a unos 30 países diferentes, se fabrica bajo licencia en Alemania y Francia. Según las declaraciones de sus fabricantes, su duración es mayor en un 80 por ciento a la de los neumáticos comunes, y su comportamiento muy superior, especialmente sobre pavimento mojado.

• • •

En el pasado mes de abril la venta de automóviles Triumph en América alcanzó una media de 44.000 libras esterlinas diarias. La subsidiaria americana de la Standard Triumph ha vendido alrededor de 3.000 unidades, por un valor de cerca de 3.750.000 dólares, superando en un 30 por ciento las ventas de abril de 1964. En el mes de mayo de 1965 los automóviles Triumph vendidos en América fueron 2.775.

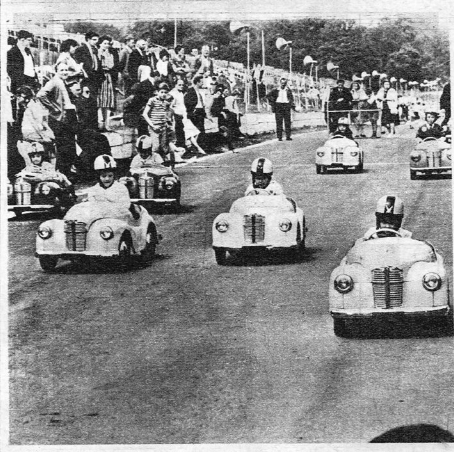
AHORA SÍ



Hablando del autódromo hemos criticado a la **Intendencia Municipal;** a las autoridades encargadas de aquél; a quien se le ocurrió incluirlo en el parque Almirante Brown. A los responsables de que los baños sean una desgracia, de que las canillas estén rotas, que el sistema sanitario no funcione, que los altoparlantes anden mal, que el piso se cuartee, que la ubicación de los boxes sea peligrosa y hasta que la policía montada se pasee por el recinto del parque cerrado, claro está; **montada,** con la tranquilidad que el periodismo no ha gozado nunca.

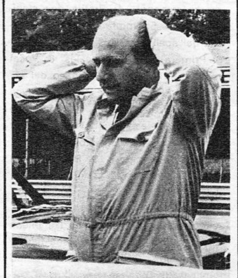
Hoy, **punto en boca.** La abrimos sólo para felicitar a los responsables de la **puesta a cero** de las instalaciones que YPF mantiene en el autódromo. Le hicieron de todo: "motor, chapa y pintura". En nombre de todos, gracias.

LA EDAD DE LA INFANCIA...

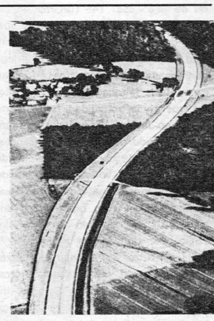


RECIENTEMENTE, once niños disputaron el GRAN PREMIO JUNIOR, en el Crystal Palace de Londres, con sus "poderosos" autos a pedal. La competencia fue organizada por el RAC, juntamente con el Rally Nacional de Seguridad. Un niño de 9 años fue el ganador —Stephen Brakels—, quien al recibir de premio un coche especial a pedal de 20 libras, exclamó: "Pronto podré correr carreras de verdad, ¿no es cierto?" Sus orgullosos padres asintieron sonrientes. Pronto . . . , quizá, se pongan serios.

COSAS DE FANGIO



NOTICIAS llegadas de Europa informaron sobre una reciente "picardía" de nuestro compatriota. Accediendo a un especial pedido de su amigo, el argentino Alejandro De Tomaso, Fangio probó en el circuito de Módena un Ford Cobra Mustang GT de 3,5 litros; durante la prueba el ex campeón se entusiasmó con el coche y en una de las vueltas igualó el récord mundial que había sido obtenido por John Surtees, con una Ferrari, en abril de este año. Fangio, que en ningún momento dio importancia a su actuación, dijo al descender de la máquina: "es un coche fácil de conducir, lo puede manejar cualquiera".



EL CEMENTO DESPLAZA AL ASFALTO

LOS países más adelantados del mundo, en materia de construcción de caminos, parecen haber volcado sus preferencias hacia las carreteras de cemento. Este material, además de mejorar la visibilidad durante la noche, resulta más resistente a las variaciones de temperatura y ofrece una mejor adherencia a los neumáticos. La ilustración corresponde a una autopista en construcción, en Gran Bretaña, que, una vez completada, se extenderá a lo largo de 330 km, uniendo Londres con el condado de York.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 1

■	1		2		3		4		5	■
6		■		■		■		■	7	8
9		10		11	■	12		13		
■	14		■		■		■	15		■
16		■	17		■	18	19	■	20	21
22		■	23		■	24		■	25	
	■	■	26		■	27		■	■	
■	28	29	■		■		■	30	31	■
32					■	33				34
35		■	■	■	36	■	■	■	37	
■	38									■

HORIZONTALES

1: Nombre de un semanario de automovilismo. 6: Símbolo químico del oro. 7: Sociedad Anónima. 9: Marca de un automóvil producido en el país. 12: Corona, rodete, vuelta circular o espiral de una cosa. 14: Turismo de carretera. 15: Iniciales de nombre y apellido de un corredor argentino, también llamado "Rolo". 16: Letra griega muy usada en matemáticas. 17: Iniciales de la fábrica británica de motores que en la actualidad forma parte del grupo Jaguar. 18: Iniciales de nombre y apellido de un corredor francés. 20: Iniciales de nombre y apellido de un desaparecido volante argentino de TC. 22: Moneda nacional. 23: Vocal repetida. 24: Prefijo que denota duplicación. 25: Símbolo químico del calcio. 26: Consonante repetida. 27: Artículo neutro. 28: Caballo de fuerza. 30: Contracción. 32: Máquina herramienta de precisión. 33: Camino, itinerario, derrota (pl.). 35: Terminación verbal. 37: Iniciales del apellido de un corredor de TC, de nombre Luis. 38: Prestigiosa firma italiana productora del Giulia Super.

VERTICALES

1: Marca de un automóvil producto de la BMC. 2: Vigésimatercera, vigésimacuarta y vigésimaprimera letras del abecedario. 3: Mil quinientos en números romanos. 4: Prefijo que significa nuevo. 5: Nombre completo e inicial del apellido de un corredor de TC. 6: Primera y tercera vocales. 8: Vocal repetida. 10: Símbolo químico del actinio. 11: Producto de Metalmecánica SA. 12: Producto IKA. 13: Símbolo químico del estroncio. 16: El mayor punto de bajada del pistón (iniciales). 17: Auto, en inglés. 19: Hermano del padre o la madre. 21: Óxido de calcio. 28: Vigésimacuarta parte del día. 29: Símbolo químico del praseodimio. 30: A tempo. 31: Cada una de las líneas que forman el contorno de una figura. 32: Infusión. 34: Iniciales de Salud Pública. 36: Dirigirse.

(La solución de este problema en el próximo número.)

BUSCANDO UN TESORO

El próximo domingo 8 de agosto, en La Plata, se realizará la **Gran Búsqueda del Tesoro Romers,** en automóvil. La prueba consiste en recorrer en un automóvil un circuito secreto, determinado por los organizadores, que se va revelando paulatinamente a los participantes. Éstos deberán cumplir las etapas establecidas y en cada una de ellas realizar pruebas de ingenio y responder a preguntas de conocimiento general, en un lapso determinado.

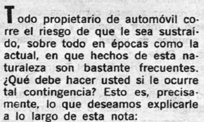
La competencia se efectuará a total beneficio de los alumnos de 4º año del doctorado en Ciencias Químicas de la Universidad de La Plata, y los fondos recaudados se destinarán a la financiación de un viaje de estudios a Europa.

Las inscripciones para participar en esta Gran Búsqueda del Tesoro se reciben en la ciudad de La Plata, calle 49, Nº 1309 y calle 47, Nº 827, Dpto. 7, de 14 a 17. La prueba se iniciará frente al edificio de la Facultad de Química y Farmacia, calles 47 y 115, el domingo 8 de agosto, a las 9.

AUTOMUNDO Y LA LEY

"ME ROBARON EL AUTO..."





Por: **José María Gastaldi,** abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y **Roberto Fonseca,** abogado, asesor en materia de seguros.

Todo propietario de automóvil corre el riesgo de que le sea sustraído, sobre todo en épocas como la actual, en que hechos de esta naturaleza son bastante frecuentes. ¿Qué debe hacer usted si le ocurre tal contingencia? Esto es, precisamente, lo que deseamos explicarle a lo largo de esta nota:

1) Antes que todo, **inmediatamente de advertida la sustracción,** comuníquese con el "Comando Radioeléctrico de la Policía Federal" (teléfono 37-1111), si la sustracción se produjo en la Capital Federal o sus alrededores. La rapidez con que usted efectúe el llamado puede contribuir a recuperar el rodado.

2) Sin perjuicio del aviso precedente, **denuncie el hecho** en la seccional o delegación policial en cuya jurisdicción desapareció el vehículo. En la denuncia detalle lo mejor posible las características del coche y signos particulares, así como los **efectos particulares** que hubiere en su interior.

Si su automóvil se halla asegurado no olvide que la denuncia a la autoridad policial es necesaria para que la compañía de seguros responda. Las pólizas de seguro establecen, entre las obligaciones del asegurado, la presentación de tal denuncia, y fijan un plazo (generalmente 3 días) dentro del cual debe hacerse, estableciendo como sanción, en caso de omisión o retardo, **la pérdida de todos los derechos** que la póliza acuerda; salvo, naturalmente, que se tenga causa justificable para dicha demora u omisión.

3) Dé aviso a la compañía aseguradora de la sustracción lo antes posible. También para ello las pólizas acuerdan generalmente el mismo plazo (tres días) y en caso de omisión prevén la misma sanción mencionada en el punto 2.

Curse usted el aviso de forma tal que le quede algún comprobante de que así lo hizo (telegrama colacionado; presentación personal, etc.). No se exponga al riesgo de tener que discutir en juicio —con grandes posibilidades de perder— la responsabilidad de la compañía por retardar u omitir el cumplimiento de sus obligaciones de asegurado.

Si su vehículo no es hallado, entonces podrá reclamar a la compañía de seguros lo establecido para tal caso. Ésta se reserva un plazo (generalmente 30 ó 60 días), ante la posibilidad de que aparezca el vehículo, pero trascurrido ese lapso tiene la obligación de pagar.

APARECE EL AUTOMÓVIL

Le conviene entonces hacer lo siguiente:

a) Si usted u otro particular lo halla, requiera de inmediato la cooperación de la autoridad que encuentre próxima —un agente, por ejemplo— o llame telefónicamente a la seccional más cercana, solicitando, aún bajo su responsabilidad, el secuestro del vehículo y la detencion de quien lo tenga;

b) Si la autoridad lo encuentra, le dará aviso. Concurra entonces lo antes posible con su documentación personal y la del automóvil. Examine atentamente a éste y deje constancia de las anormalidades que presente, como falta de accesorios, por ejemplo. Observe bien, porque los ladrones suelen hacer cambios en el vehículo que dificultan luego el reconocimiento;

c) **Avise a la compañía de seguros el hallazgo.** Si éste se produjo antes de que la compañía pagara, usted está obligado a aceptar la entrega del automóvil, sin perjuicio de sus derechos en cuanto a los daños que presente. Si el hallazgo se produjo después de recibir el pago y dentro de un plazo (generalmente 6 meses) de la fecha de pago, las pólizas reconocen al asegurado el derecho a recuperarlo —devolviendo lo que se le pagó, naturalmente— o bien a abandonarlo en manos de la compañía. Su manifestación optando en uno u otro sentido debe hacerla dentro de un término que las pólizas fijan (generalmente 15 días).

d) Sin perjuicio de lo dicho en el punto anterior es conveniente —salvo que usted ya haya sido resarcido por el seguro— que solicite a la autoridad la entrega del automóvil. En un principio se le entregará, por lo general, en depósito; mientras esta situación continúe, usted no podrá disponer —vender, por ejemplo— del vehículo. Si lo hace, puede acarrearle graves responsabilidades, aun de índole penal. Conviene, en todos los casos, asesorarse antes de hacer cualquier operación con el vehículo que recibió en depósito.

Si así se le entregó, requiera, una vez que el sumario que se confecciona se eleve al juez competente, la entrega definitiva del rodado, a cuyo fin debe dirigirse al juzgado que interviene (el dato lo obtendrá en la seccional), con toda la documentación y, en lo posible, fotocopia de ésta.

Por último, como **consejo general,** procure que todos los documentos relativos al automotor —certificados, patente, póliza del seguro— no permanezcan en éste cuando usted desciende, sobre todo si queda varias horas estacionado. La pérdida de ellos no sólo dificultará los trámites que usted debe realizar en caso de sustracción, sino que facilitará cualquier posible negociación de quienes se llevaron el auto. Le aconsejamos, además, que tenga en su casa anotados todos los datos de su automóvil, para reemplazar ocasionalmente la pérdida de la documentación.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)

Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Impreso en Fabril - Julio de 1965
Industria Argentina

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:

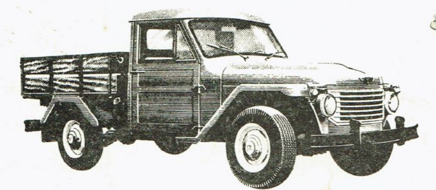
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.

CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

AUTOMÓVILES
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.





D.I.N.F.I.A:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACIÓN - REPUESTOS LEGÍTIMOS - TALLERES MECÁNICOS ESPECIALIZADOS

ESTACIÓN DE SERVICIO Y.P.F. AUTORIZADA

SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

BUENOS AIRES